

ETT LIV I DET BLÅ



ULF BJÖRKMAN

Det handlade om bombfällning under mörker.

"Skitenkelt", förklarade divisionschefen Lasse Kilén. "Vi fäller i sammanhållen grupp under planflykt på låg höjd. Du har bara att hänga med och fälla på gruppchefens order." Vi gav oss ut i kolsäcken. Jag såg gruppchefens lanternor glimma i natten.

"Förbered fällning", knastrade radion.

Jag förberedde.

"Fäll...", beordrade gruppchefen.

Jag fällde.

"NU", sa gruppchefen.

ETT LIV I DET BLÅ är inte en memoarbok i vanlig bemärkelse. Här träs ett pärlband av både roande och allvarliga episoder som sammantagna ger en bild av flygvapnets och flygets enorma tekniska utveckling under främst 40-, 50- och 60-talen.

När Ulf Björkmans debutbok "Kungens Adjuvant" kom ut 1987, fick författaren omdömet att vara en förbaskat trevlig berättare.



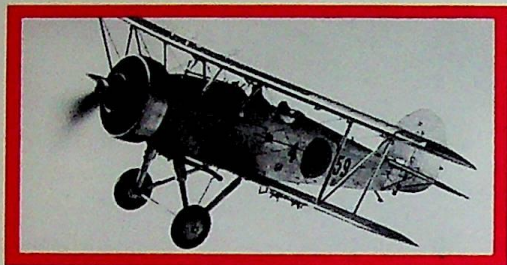
ETT LIV I DET BLÅ befäster det omdömet. Det innebär också att man inte behöver vara flygare för att uppskatta och låta sig underhållas av Ulf Björkmans LIV I DET BLÅ.



Flygrevyn Förlag AB

ISBN 91-630-1284-7

Omslagsbild: Ulf Knöppel



ETT LIV I DET BLÅ

När Ulf Björkman påbörjade sin flygutbildning 1943, var det bara 40 år sedan bröderna Wright genomfört den första flygningen med en flygmaskin tyngre än luften – Flyer I.

Under de följande 40 åren skulle flyget genomgå en hisnande utveckling, främst beroende på de snabba tekniska framstegen framtingade av andra världskriget.

1943 bestod flygplanparken fortfarande av ett stort antal dubbeldäckade, öppna flygplan med kolvmotorer.

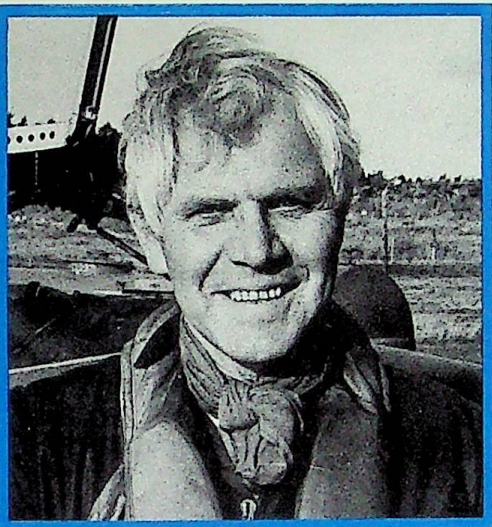
Vid Ulf Björkmans pensionering drygt 40 år senare var den dubbla ljudfarten vardagsmat och jetmotorn ett måste.

Beväpningen har utvecklats från enkla kul-sprutor, som sköt genom propellerfältet, till sofistikerade robotar integrerade med avancerade, datorstödda radarsiktessystem.

Hela denna utveckling har Ulf Björkman och hans kamrater fått uppleva i verkligheten. De har flugit sig igenom alla de flygplantyper som var och en för sig inneburit ett steg i framåt-skridandet.

Med både roande och allvarliga episoder lotsar Ulf Björkman oss genom hela detta skeende.





ULF BJÖRKMAN

är född 1924, blev fänrik i flygvapnet 1946 och tjänstgjorde under många år som jakt- och attackpilot. Han har också arbetat med flygsäkerhetsfrågor och varit ledamot av Statens Haverikommission. Under Biafrakriget var han chef för Internationella Röda Korsets flygbas vid Santa Isabel i Ekvatorialguinea.

1961 blev Ulf Björkman som 37-årig nyutnämnd major adjutant hos Gustaf VI Adolf och kvarstod i den befattningen till kungens död år 1973. Han har även tjänstgjort hos vår nuvarande kung, Carl XVI Gustaf.

Hovet uppdrog åt Ulf Björkman att ansvara för presstjänsten vid tronskiftet 1973 och vid kungabröllopet 1976 - två av de största massmediala evenemangen någonsin i Sverige.

För de flesta journalister är Ulf Björkman den legendariske informationschefen vid flygvapnet, en tjänst han innehade 1971-1984.

Efter pensioneringen arbetade Ulf Björkman som seniorkonsult och är sedan 1989 delägare i Gullers Grupp Informationsrådgivare AB, där han hjälper sina uppdragsgivare med bl a deras massmedierelationer.

Ulf Björkman debuterade som författare 1987 med boken "Kungens Adjutant".

Ulf Björkman

Ett liv i det blå

Med förord av Göran Steen.

Flygrevyns Förlag AB

Till
alla vänner i flygvapnet

Att flyga är att leva
Från jorden kasta loss
Att högt bland molnen sväva
Är lyckan i livet för oss

*Ur en sång av Hasse Ekman
till musik av Lars-Erik Larsson
i filmen Första divisionen 1941*

Ett liv i det blå

av Ulf Björkman

© Ulf Björkman 1992

Bildredaktör: Peter Liander

Grafisk formgivning: Per-Åke Sundström

Utgiven av Flygrevyms Förlag AB

Tryck: VTT-Grafiska Vimmerby 1992

ISBN 91-630-1284-7

Till
alla vänner i flygvapnet

Att flyga är att leva
Från jorden kasta loss
Att högt bland molnen sväva
Är lyckan i livet för oss

*Ur en sång av Hasse Ekman
till musik av Lars-Erik Larsson
i filmen Första divisionen 1941*

Innehåll

Förord	9
Prolog	13
De gyllene vingarna	15
Jaktflygare	35
F20, Kungl Flygkadettskolan	63
F16, Kungl Upplands flygflottilj	75
F5, Kungl Krigsflygskolan	91
F8, Kungl Svea flygflottilj	113
F15, Kungl Hälsinge flygflottilj	141
F13, Kungl Bråvalla flygflottilj	153
Kungl Kustflottan	195
FF, Kungl Flygförvaltningen	205
F7, Kungl Skaraborgs flygflottilj	231
Flygsäkerhetstjänst	255
Biafrakriget	277
Informationschef	297
Epilog	339
Personregister	345

Förord

På begäran av författaren har jag granskat kapitlet om flygsäkerhet. Då jag hade synpunkter på innehållet bad han mig skriva ned dessa i ett förord; någon tanke på att själv göra ändringar i kapitlet hade han ej.

Flygsäkerheten i flygvapnet kom jag första gången i kontakt med 1962 när regeringen utsåg mig till ställföreträdande för ordföranden i flygvapnets haverikommissioner. Vid denna tidpunkt hade flygvapnet c:a 30 allvarliga flyghaverier varje år, många med dödlig utgång. Klart var att den ordinarie ordföranden, som hade verksamheten som bisyssla, inte skulle kunna klara av alla dessa haveriutredningar utan måste kunna sätta in ställföreträdare att som ordförande leda kommissioner i ett visst antal fall.

Vid min pensionsavgång 1987 kunde konstateras att flygvapnet under de senaste 12 månaderna inte haft ett enda haveri om man bortser från ett Draken-haveri vid Ängelholm med österrikisk pilot.

Detta unika flygsäkerhetsresultat kan tillskrivas många faktorer i ett mödosamt, målmedvetet och kvalificerat flygsäkerhetsarbete på olika nivåer. En grundförutsättning har varit hög kvalitet på personalen i flyg- och marktjänst. Utbildningen och träningen hade under åren utvecklats och finslipats liksom samarbetet mellan de olika kategorierna som var verksamma i flygtjänsten. Arbets- och säkerhetsmoralen i flygvapnet hade ytterligare fördjupats och förstärkts så att rätt förståelse, motivation och attityd till den olycksförebyggande verksamheten blivit ännu mera markant.

För egen del är jag övertygad om att det av bl a fil dr Carl Lager lanserade självrapporteringssystemet av förarfel eller en felfunktion under flygning betytt mycket i sammanhanget. Föraren skulle med andra ord själv skriftligen anmäla att han gjort sig skyldig till fel eller försummelse under sitt flygpass. Att få ett sådant system infört stöter på stora svårigheter. Vid denna tidpunkt hävdade bl a militieombudsmannen att haveriundersökningar

skulle ha en polisiär inriktning och att, om fler åtal väcktes och straffådomdes piloter för förarfel, skulle piloterna bli mer aktsamma och antalet haverier minska. Som exempel kan nämnas att vid denna tidpunkt en förare kunde dömas till straff för att han inte fällt ut landstället för landning. Svårt är att förstå att någon medveten oaktsamhet kunde läggas en förare till last i en sådan situation, då hans underlåtenhet kunde medföra att han själv eller flygplanet allvarligt skadades.

Någon polisiär inriktning fick inte haveriutredningarna, men regeringen beslöt att ge kommissionen, som nu benämndes försvarets haverikommission, en mera självständig ställning i förhållande till flygvapnet. Kommissionen hade också att yttra sig i ansvars- och ersättningsfrågan. Åklagarmyndigheten fattade sedan den fått del av haverirapporten beslut i åtalsfrågan.

I rapporten måste ges stort utrymme för de speciella faktorer som direkt eller indirekt lett fram till haveriet. På den mänskliga sidan kunde exempelvis bristande utbildning och träning ha förelegat för just den övning som lett fram till olyckan; en omständighet som gjorde att övningsledningens ansvar kunde träda i förgrunden. En allsidig analys av alla de faktorer som haft betydelse för haveriets uppkomst medförde ofta att den enskilde individens felfunktion i ett pressat läge framstod som ursäktligt, exempelvis underlåtenheten att fälla ut landstället före landning.

När sålunda en kommission undersökt de faktorer eller händelser som lett fram till ett haveri, var det ytterst sällan dess slutsats blev att haveriet enbart berott på mänskligt fel. Självklart var emellertid om till äventyrs disciplinär flygning, allmän nonchalans eller vårdslöshet under flygning uppdagats, rättsliga påföljder skulle komma i fråga. Denna kommissionens uppfattning var helt i linje med chefens för flygvapnet. Glädjande nog var det ytterst sällan som åtal behövde väckas och den enstaka gång som så skedde hördes inga protester från den flygande personalens sida.

Nu redovisade utveckling av åtals- och påföljdsfrågan hade avgörande betydelse för självrapporteringssystemet. Men härtill kom en omfattande informationsverksamhet på olika nivåer, inte minst enligt den vanliga informationsrutinen - utan för att uttrycka sig

med författarens vokabulär - med mun-mot-mun-metoden mellan flygsäkerhetsofficerare, flygchefer, divisionschefer och flygförare. Följden blev också att man öppet kunde redovisa för sina kolleger och utan skamkänsla, det fel man begått i luften. Här behöver inte ordas om den positiva effekt det fick för flygsäkerhetsarbetet på förband.

För kommissionen var denna utveckling till stor fördel. Föraren berättade spontant, detaljerat och kunnigt om sina erfarenheter. Ibland hände det att de i sin yrkesambition tog på sig och anklagade sig för fel och försummelser som rimligen inte kunde bedömas som sådana. För en domare som kom direkt från den dömande verksamheten kunde det vara en något ny och förvånande situation.

Nu skisserade flygsäkerhetsarbete involverar samtliga flygvapnets förare. Den som kom att spela en särskilt viktig roll i detta var Ulf Björkman. Hans förutsättningar var de bästa, han tillhörde det absoluta toppskiktet bland flygvapnets piloter. Under sin tid som flygchef hade han också tagit fram det avancerade och framgångsrika flankanfallet, som väckt stor internationell uppmärksamhet. Han hade sällsynt lätt för att få kontakt med den flygande personalen som inte minst uppskattade hans skämtsamhet och gosselynne.

Typiskt för Ulf Björkman är en historia som jag fått från en marin helikopterförare. Ulf Björkman anlände sist till en nystartad kurs i helikopterutbildning. Redan i dörröppningen anmälde han sig formellt inför kursledningen men med tillägget att han skulle gå ut som etta i kursen - något som han sedan mycket riktigt gjorde.

I egenskap av flygsäkerhetsregementsofficer kom Ulf Björkman att gå in som medlem i kommissionen. Knappast någon offentlig utredningsverksamhet är så beroende av sin sammansättning och av att rätt person utsetts att medverka som vid utredning av flyghaverier. Genom Ulf Björkmans medverkan kom kommissionen att åtnjuta den flygande personalens fulla förtroende och stöd. Han var också en garant för att förhören inför kommissionen skedde i en vänlig och positiv atmosfär, trots den dystra bakgrunden. För piloterna blev det en självklarhet att tala öppet och fritt till

kommissionen om eventuella brister i flygsäkerheten som måste rättas till. Kommissionens säkerhetsfrämjande rekommendationer fick också genomslagskraft.

Avslutningsvis önskar jag till sist framhålla den stimulans och arbetsglädje det varit att få verka tillsammans med den flygande personalen. Självklart har vi alla varit djupt tagna av det tragiska i en flygolycka. Många drabbade tillhörde bekantskapskretsen. Mot bl. a. dessa var den främsta plikten att ingen möda fick lämnas sparad för att finna klarhet i vad som hänt. I sitt kommissionsarbete var Ulf Björkman i högsta grad en seriös och professionell deltagare som fick avgörande betydelse för det framgångsrika resultatet, något som jag gärna vill understryka. Någon utanför den flygande personalens krets skulle annars möjligen av alla lättsamma och trevliga berättelser i denna bok kunna dra den slutsatsen att Ulf Björkmans talanger bäst kom till sin rätt i sällskapslivet och vid de glada festerna.

Stockholm i september 1992

Göran Steen

f d hovrättslagman och generaldirektör

Prolog

Det började på Gumshornsgatan i Stockholm. Där bodde min bästa vän Ingvar Kjellson med sina tre syskon uppe i hörnan vid den lilla grönytan. I det gästfria hemmet stod dörren alltid på vid gavel. Rummen fylldes efter skoldags av traktens alla ungar och mamma Tina levererade bullar och saft på löpande band.

Ingvars pappa hette Henry och var minst sagt ett universalgeni. Till professionen var pappa Henry flygingenjör och hade bland annat konstruerat övningsflygplanet Tummelisa. Han hade även studerat spinnens gåta. På den tiden var spinn ett livsfarligt och av förarna fruktat flygtillstånd. På hyllan ovanför öppna spisen hade pappa Henry en spinnmodell som var helt fascinerande för en gosse med livlig fantasi. Om man vevade på den, kunde man se hur en liten flygplansmodell sakta närmade sig moder Jord under ett idogt roterande - dels kring sin egen tväraxel och dels kring en tänkt axel framför ekipaget.

Av detta kanske framgår att pappa Henry löste spinnens gåta och därmed kan också förstås att spinn nuförtiden är en fin övning som platsar i vilket uppvisningsprogram som helst. Pappa Henry gjorde mycket annat också. Så mycket att en redogörelse för det skulle fylla flera böcker. Det gör det också.

Vare därmed hur som helst. Vid den tiden hade dessutom flygvapnet fått en egen uniform - vi skrev 1936 - och börjat utbilda egna officerare i stället för att gå omvägen över armén och marinen. På väg till och från Östra Real - eller Högre Allmänna Läroverket för Gossar å Östermalm som skolan egentligen hette - hade vi inte bara spanat in flickor utan även stronga flygkadetter i sina nya uniformer. Saken var fullständigt klar. Ingvar och jag skulle bli flygare när vi blev stora.

När det kom till kritan var det bara jag som fick barndomsdrömmen uppfylld. Ingvar har som bekant flugit ännu högre och blivit en klart lysande stjärna på teaterhimlen.

De gyllene vingarna

Gymnasieåren tillbringade jag i Sigtunastiftelsens Humanistiska Läroverk i Sigtuna. Skilsmässan från Ingvar och det Kjellsonska inflytandet medförde att mitt flygintresse dalade något. På Hum fanns flera elever vars fäder var diplomater och deras skildringar av livet i utrikes tjänst gjorde att jag började revidera mina framtidsplaner. En jur kand verkade inte oöverstiglig och sen föreföll det vara raka spåret till en trevlig ambassad i ett gästfritt land med naturlig luftkonditionering.

Krigets åskor dånade dock runt landet och det gick ju inte att undvika att imponeras av Churchills ord om de brittiska jaktflygarna att "aldrig i mänsklighetens historia har så många haft så få att tacka för så mycket".

Sista året delade jag rum med Jan Winther som var kvalificerat flygtokig. Jan kunde oändligt mycket mer än jag om olika flygplantyper, prestanda och annat. Dessutom byggde Jan flygplanmodeller. Jag minns särskilt en utomordentligt vacker modell av en Mosquito vars balsaträ Jan putsade sammetsmjukt med finaste sandpapper. Flygintresset började vakna till liv igen och när Jan meddelade att han tänkte skicka in en ansökan att bli flygofficersaspirant var jag inte sen att koppla på. Jag kunde ju alltid sluta med flygandet när freden bröt ut och då lyckliggöra den diplomatiska kåren – göra två flugor på smällen så att säga.

Till min förskräckelse fick jag reda på att man i flygvapnet var särskilt intresserad av gymnastikbetyget. Själv hade jag ett mycket slätstruket B i ämnet och jag hade på känn att uttagningspersonerna inte skulle bli särskilt imponerade.

Som så många av sina kollegor var vår gymnastiklärare arméofficer. Där trodde jag inte mycket var att hämta, men döm om min förvåning när kaptenen Sven "Snutt" Sondén nästan föll i trance när jag anhöll att få tentera i gymnastik för att jag skulle söka till flygvapnet. Snutt visade sig vara en helhjärtad anhängare av allt som rörde sig i luften och på stående fot beordrade han mig till tentamensprovet – en kullerbytta! Därefter höjdes mitt betyg i gymnastik med lek och idrott till AB!

I samma veva hade min mammas kusin Bengt Nordenskiöld börjat röra på sig och hört sig för hos mamma vad lille Ulle skulle

göra när han blev stor. Farbror Bengt hade året innan blivit chef för flygvapnet och legenden Nordenskiöld hade redan börjat byggas upp. Han betraktade sig också som överhuvud för familjen, så när mamma litet försynt sa att Ulf kanske tänkte sig diplomatbanan, kom det direkt:

”Nonsens! Ulf skall till flygvapnet!”

Några veckor senare inkom via husfar Jompa Persson en order om jag skulle inställa mig vid F8, Barkarby, för flygning med generalen till F12, Kalmar, där officersmässen skulle invigas. Jag fick låna en av farbror Bengts flygoveraller och det orsakade en stunds förvirring hos mottagningsdelegationen vid Kalmar när två generaler klev ur flygplanet – den ene dessutom osedvanligt barnslig i uppsynen.

Vi antrade en täckt Klemm 35 – såvitt jag minns det enda exemplaret i sitt slag. Övriga Klemm 35, eller Sk15, var som alla vet öppna flygplan. Först långt senare förstod jag vilken uppoffring det måste varit för jaktflygaren Bengt Nordenskiöld att sätta sig i en gammal holk och sega sig ner den långa vägen till Kalmar bara för att värva en ung släkting.

Under flygningen ner fick jag känna på rodren och fick en första försmak av hur det kändes att röra sig fritt i de tre dimensionerna. Det gick inte särskilt bra. När jag koncentrerade mig på att hålla kursen hade visaren på höjdmätaren en klart uttalad benägenhet att börja rotera. Och när jag försökte hålla den under kontroll, började kompassen snurra i stället. Mot slutet gick det väl något bättre, men jag kände mig ganska missmodig när vi landade i Kalmar.

Farbror Bengt var dock nöjd. Enligt hans uppfattning hade jag visat prov på anlag för flygning. Det skulle visa sig att han som vanligt hade rätt.

Men portarna till flygskolan i Ljungbyhed hade ännu inte öppnats. Först skulle alla tester klaras av – inte minst de medicinska. Sedan återstod också att klara av studentexamen. På den tiden var det inte alltid så enkelt. Många av den tidens studenter kan än i dag jagas av mardrömmar att man är uppe i examen och misslyckas. För mig gick det vägen om än på skruvar.

Den tidens psykologiska tester var inte lika raffinerade som dagens. Det berömda DMT-testet var gudskelov ännu inte uppfunnet. DMT står för Defence Mechanism Test och siktar in sig på

människans självbevarelsesdrift. En för stark försvarsmekanism kan verka handlingsförlamande i en kritisk situation medan en för svag d:o kan innebära att man inte inser och rätt bedömer riskerna. Ordet är här som så ofta i vårt land – lagom.

DMT-testet har på senare år kritiserats, då det anses att det alldeles i onödan sållat bort den typ av förare som var vanlig i äldre dagar. De med en stark och särpräglad profil. Jag undrar om t ex Bengt Nordenskiöld, Björn Bjuggren, Sven Lampell, Ove "Skrammel" Müller-Hansen, Ingvar Berg, Anders Westerlund, Sven-Olle Olson eller Sten Axelsson – för att inte tala om Pellarna Fogde och Björk – hade klarat DMT-testet. Listan kan göras lång och man kan undra vad flygvapnet varit i dag utan dessa särpräglade profiler.

Testerna då var tämligen beskedliga. Litet balansgång, en i mitt tycke enkel sittning i en apparat för test av simultankapaciteten och en pratstund med en söt flickpsykolog.

Läkarundersökningen var betydligt mer imponerande. Hela kroppen praktiskt taget dammsögs på jakt efter skavanker. Jan skelade en aning och hotades med uteslutning. Ögonläkaren gjorde ett litet ingrepp i ögonmuskulaturen med utmärkt resultat och Jan godkändes för flygutbildning. Så även jag. Dock utan några ingrepp.

Bara ett par dagar efter studentexamen skulle vi inställa oss i Ljungbyhed.

Något grundligare studentfirande hann vi inte med. Min studentmössa försvann redan första kvällen under en nattlig övning på Djurgården och jag har sedan dess inte skaffat någon ny – till mina "grundentbarns" förtret. I så kallade bättre familjer förutsättes att Far står på skolgården iförd studentmössa och med en jätteförstoring av babyfotot när grundenterna strömmar ut. Babyfotot kunde jag tillhandahålla men inte någon bleknad smula.

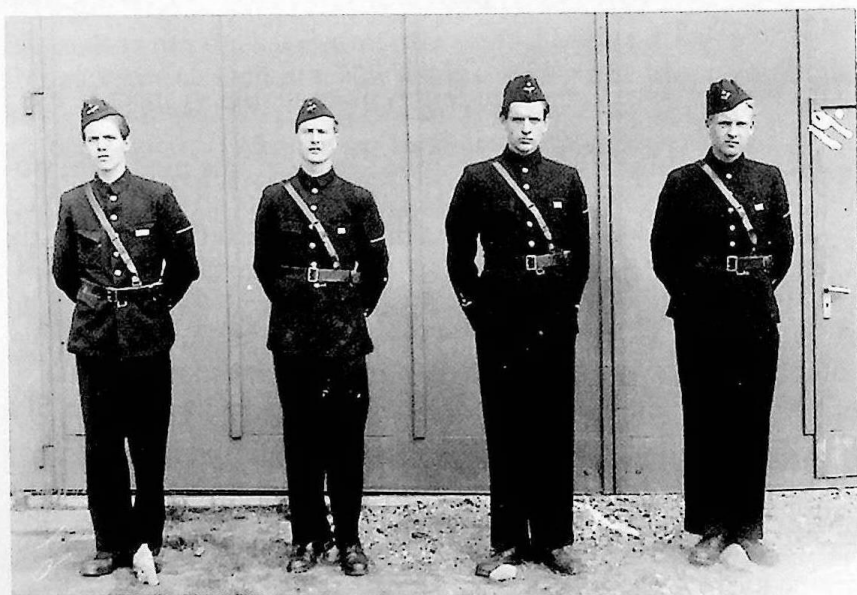
Resan till Ljungbyhed företogs med tåg – vad annat? – i SJ:s charmanta 3:e klassvagnar med säten av trä. Något möra bytte vi till rälsbuss i Klippan och möttes på perrongen i Ljungbyhed av vresiga furirer. Det blev något av en chock att inse att gudarna från fjärde ring i ett slag blivit några av de lägst stående varelserna på denna jord.

Vi packades ihop i något sorts led och marscherade under ideliga påpekanden om vår uselhet iväg till förläggningen. Flygkrigsskolans sovlokaler var inrymda i två flygelbyggnader intill

skolans kanslihus. I den ena flygeln huserade våra äldre kamrater, kadetterna, och i den andra inrymdes Sveriges hopp. Vi var 232 ynglingar som ryckte in denna vårdag 1943 då världen började hoppas på fred.

Här kan det kanske vara lämpligt att klämma in några tråkiga ord om organisationen. Vi gröna flygelever tillhörde alla den så kallade aspirantskolan – vi var ju gudbevars officersaspiranter! Några av oss var visserligen reservofficersaspiranter men den grundläggande flygutbildningen var densamma för båda kategorierna. Jag hade inte vågat söka som reservare, jag trodde det skulle vara lättare att bli antagen om man värvade sig på livstid. Tids nog kunde jag ju begära avsked för att bli ambassadör någonstans. Jan däremot var hederligare. Han hade inte tänkt stanna i flygvapnet utan sökte och blev antagen som reservare.

Aspirantskolan delades in i två flygavdelningar som i sin tur bestod av två plutoner. Man gick efter bokstavsordning när eleverna fördelades. Jag hamnade i första pluton medan Jan som både stavade med W och var reservare hamnade i fjärde. Rent praktiskt innebar det att vi inte såg så mycket av varandra. En flygavdelning



Aspiranterna 14 Björkman, 12 Bergenstierna, 10 Backlund och 9 Asklund uppställda för id-fotografering. Knut Backlund omkom i mörkerhaveriet vid F20 1945 och Sven-Olof Asklund blev flygkapten i SAS.

flög på förmiddagen medan den andra hade markutbildning – exercis, teori och idrott. På eftermiddagen skiftade vi om.

Vi låg också förlagda plutonvis – jag i första hamnade på bottenvåningen medan Jan i fjärde hade sin koj högst upp. Logementen rymde sex sängar, några stolar och ett rangligt bord. I mitt logement hade jag på ena sidan aspirant 15 Boheman och på den andra nr 12 Bergenstierna. Nr 13 slutade ganska så snabbt och därav följde att nr 14 Björkman hamnade mellan 12 och 15. Ted Boheman och jag var studentkamrater från Hum och vi behövde ingen närmare presentation. Vi var för övrigt fem studentkamrater från Hum men det skulle bara bli Ted, Jan och jag som skulle klara den grundläggande flygutbildningen.

Det skulle också visa sig att den hårdföra gallringen av elever skedde under flygutbildningens gång. Av de 232 skulle 119 i sinom tid få de gyllene vingarna på bröstet. Nu förtiden med de sofistikerade uttagnings-testerna gallras det bara i rena undantagsfall under utbildningen.

Axel Bergenstierna var en för mig ny och ganska omtumlande bekantskap. Stjerna, som Axel kallades, var något år äldre än vi andra och hade kanske därför inte vår auktoritetstro. Axel var – och är fortfarande, antar jag – en stor spjuver, musikalisk med trummor som specialitet, flicktokig och försedd med pokerinstinkt. Full av upptåg och nästan alltid glad och sorglös. Han hade haft trassel med sin skolgång och så småningom hamnat i Enskilda gymnasiet i Stockholm – den tidens säkraste studentfabrik. Han hade fått rycka in på nåder eftersom det enligt Stjerna förelåg något formellt fel med hans studentbetyg. Det skulle dock skickas till Ljungbyhed inom några dagar. Dagarna skulle bli månader och när det uppdagades att det formella felet bestod i att Stjerna helt enkelt hade kört i examen, hade Axel fått flyga ensam. Med detta viktiga steg bakom sig låg Stjerna då så långt fram i utbildningen att han fick fortsätta. Dock som reservofficersaspirant.

Jag minns inte så mycket av proceduren kring själva inryckningen på aspirantskolan. Vi måste dock ha försetts med en ganska omfattande utrustning – uniformer, flygoveraller, vanliga mekanikerverbaler, underkläder, strumpor, skor och mycket annat smått och gott. Vad som hände med våra civila kläder står också skrivet i stjärnorna. Jag har inget minne av att jag gick klädd i civila paltor förrän jag blev fänrik tre år senare.

Däremot kan jag intyga att det klassiska skämtet vid fallskärms-

utlämningen är sant:

"Om skärmen inte vecklar ut sig är aspiranten berättigad att kvittera ut en ny!"

Men persedelpåsar, hur intressant innehållet än må vara, skapar inga hjältepiloter. Och det var för att bli sådana som vi sökt oss till flygvapnet.

Vi skulle snart bli varse att vägen till äran och härligheten var både lång och kyttig. Först gällde det att anpassa sig till att leva i ett kollektiv – ett militärt d:o dessutom. Vi som kom från internat-skola hade det måhända aningen lättare än de av våra kamrater som kom direkt från mammas ömma omsorger. Tonen var som det brukar heta rå men hjärtlig och eventuella fysiska särmärken omsattes genast i lämpliga ök- eller smeknamn.

Nattsömnen var det inget fel på. Efter en intensiv dag med flygning, exercis och teori föreföll reveljen följa omedelbart på tystnadssignalen. Tappra försök att störa vilan gjordes av en del lustigkurrar som härmade luftvärnseld genom att slå i logements-dörrarna. Luftvärnet låg grupperat kring flygfältet och det hände någon enstaka gång att det gav eld mot överflygande, oidentifierade flygplan. Första gångerna rusade vi upp ur sängarna för att följa vad vi trodde var början till krig. Snart nog vande vi oss och fortsatte sova även när luftvärnet sköt på riktigt.

En stärkande sömn var verkligen av nöden. Egentligen är det märkligt att vi på de elva månader utbildningen varade fick i oss så mycken kunskap. Från absolut scratch lärde vi oss inte bara att flyga tämligen väl på de lätta flygplan som stod till buds. Vi fick omfattande lärdomar i luftnavigation, meteorologi, telegrafi, motorlära, aerodynamik, flygengelska och soldattjänst. Dessutom grundlades ett icke föraktligt flås. Varje morgon hade vi gymnastik och på eftermiddagen lämnades plutonen av till vår urgamle chef – 24 år – löjtnanten Bosse Hedberg, som på sin rustika skånska kommenderade: "Förrrrsta pluton. Korrrt terr-ränglöpning". Vi hade tur om vi slapp undan med ett varv runt flygfältet.

Exercis anses väl vara en tämligen andefattig sysselsättning. Märkligt nog tyckte inte jag det. För mig utvecklades exercisen till en sorts balett med en så småningom ganska så invecklad koreografi. Halt från språngmarsch med vändning, roteinryckning och i handen gevär omfattade – om jag räknar rätt – tolv olika moment

som skulle utföras med fast precision. Mycket av min förkänsla för exercisen berodde på att min grupp leddes av en furir som på ett fördelaktigt sätt skilde sig från de kreatursdrivare som mött upp på järnvägsstationen vid vår ankomst.

Valter Swedengard var en prydlig, välputsad man som sällan höjde rösten eller for ut i obalanserade yttranden. Med tålmod och uppriktigt intresse för oss slynglar lärde Valter ut exercis, skjutning och persedelvård. Tro mig eller inte men vi fick faktiskt lära oss att sy i knappar, stoppa strumpor, pressa uniformer, borsta skor på det rätta sättet (att med skokräm blanka skorna även under hålfoten!) och PACKA! Tala bara inte om det för min fru!

Undervisningen i engelska skilde sig markant från den som meddelades i skolan. Lektor Sven "Lofsen" Christensen vinnlade sig nämligen om att vi skulle tillägna oss ett riktigt uttal! Det var för de flesta av oss en fullständig nyhet. På den tiden var kunskap i grammatik och stavning det viktigaste i språkundervisningen. Det är därför som min generation talar swenglish med sådant mästerskap. Jag lärde mig mer engelska under året på Ljungbyhed än jag lärt under hela min skoltid. En måhända orättvis bedömning. Utan skolans grunder hade Lofsens undervisning kanske fallit på hälleberget.

Ett ämne som jag inte var fullt så framgångsrik i leddes av ytterligare en prydlig furir – Knut Siggelkow. Det gällde ämnet telegrafi. Krigsflygplanen på 40-talet hade visserligen radio ombord men det var endast möjligt att kommunicera med hjälp av hr Morses system. För att bli en skicklig telegrafist erfordras en särskild talang som jag tror har nära samband med musikalitet. Som många omusikaliska människor tycker jag mycket om att lyssna på musik, men när det kommer till utövandet kan jag till nöds klinka ner Gubben Noak med pekfingret.

Det var med stor möda som jag tillägnade mig morsealfabetet och jag nådde precis upp till godkänt vilket var att ta emot meddelanden sända i 60-takt d v s 60 tecken i minuten. Stjärnor i disciplinen som t ex Gudmund Rapp, min gamle skolkompis från Östra Real, tuggade snabbt upp i 120-takt och mer. Med en så kallad bugg, en anordning som man förde i sidled och som på ena sidan sände långa signaler och på den andra korta, kunde man nå än högre hastigheter. Vi vanliga dödliga sände med den klassiska telegrafnyckeln och snärtade ut de långa och korta signalerna med

en mjuk follow through i handleden. Men Knut Siggelkow undervisade inte bara i knutteriet. Vi fick också lära oss grunderna i radioteori. Hit hörde också hur radiovågorna bredde ut sig och på den tiden handlade det mest om kortvåg. Det fanns och finns fortfarande ett mystiskt skikt högt upp som kallades hefsajskiktet mot vilket radiosignalerna studsade tillbaka mot jorden. När de slog i marken kunde de studsas upp igen och på det viset kunde en kortvågssignal rent teoretiskt studsas runt jorden.

Det skulle dröja flera år innan jag fick reda på att hefsajskiktet var en produkt av swenglish. Oliver Heaviside hette en engelsk fysiker som förutsa att gasatomer joniseras av solens strålning i en del av janosfären. Detta skikt, som fått namn efter sin upptäckare, har förmåga att reflektera radiovågor och gör så alltjämt. Så enkelt var det med den saken.

En mot flygelever illasinnad person hade i bästa välmening för att nedbringa antalet morsetecken uppfunnit ett system av förkortningar, Q-förkortningar. Jag minns inte hur många Q-förkortningar vi tvingades lära oss utantill, men det rörde sig säkert om ett hundratal. Vissa används faktiskt än i denna dag t ex QFE som används för att ange lufttrycket vid flygplatsen, QAM = markvinden, QTH = rätt tid. Det fanns Q-förkortningar för alla möjliga och omöjliga tillfällen. Så kunde sjöhävningen anges med en Q-kod, hur många som fanns ombord, om man sände med hängande antenn osv osv. I ren protest mot korvstoppningen på detta sofistikerade område, smög vi in en egen Q-kod: QAX = Jag har inte radio ombord!

Naturligtvis fick vi också lära oss mekandets ädla och sköna konst. Även här stod furirer för undervisningen. Vi bytte lärare tämligen ofta beroende på att furirerna hade olika specialiteter. Men det kanske kan vara på sin plats att tala om att jag nu 49 år efteråt (1992) fortfarande är lika imponerad av sättet på vilket dåtidens underbefäl skötte sin roll som instruktörer. Man brukar ibland tala om att den gamla underofficerskåren var försvarets ryggrad. Och det håller jag gärna med om. Men underbefälsskåren i flygvapnet gick inte av för hackor den heller.

Från lektionerna i mekanikertjänst minns jag främst ett stort original och en hedersman i fanjunkaren Gunnar Cassel. Han blev ryktbar i hela flygvapnet på grund av sina spontana och kanske inte alltid så välöverlagda uttalanden. En förmåga som följde honom långt fram i karriären som flygstationschef på Malmen:

"Antingen skall alla vara lika klädda eller också ingen", utbrast Cassel vid åsynen av en brokigt klädd skara aspiranter.

"Order är order – även om det är jag som gett den", hette det en gång.

"Om det både är order och tesagt, så är det tesagt som gäller!"

På fråga om bromsarna på den nya Sk16 var mekaniska eller hydrauliska, svarade Cassel prompt:

"General, dom är amerikanska!"

Men vi hade inte kommit till Ljungbyhed för att hasa omkring på marken. Som en förberedelse för övningarna i luften pluggade vi också aerodynamik. Skämtet om humlan, som har för små vingar i förhållande till kroppen och egentligen inte kan flyga, men gör det ändå för att den inte vet om det, är garanterat antikt.

Vet Du, käre läsare, hur lyftkraft kring en flygplansvinge uppstår? Inte jag heller, men det var det man försökte lära mig i Ljungbyhed. Det har något att göra med att luften strömmar olika snabbt runt vingen. På grund av vingens välvning strömmar luften snabbare på översidan, vilket gör att där uppstår ett lägre lufttryck än på undersidan. Denna tryckskillnad ger upphov till ett sorts sug som lyfter vingen uppåt. Efter över 40 år i luften är jag övertygad om att vingar har lyftkraft och därmed står jag förmodligen kunskapsmässigt på samma nivå som humlan.

Före varje lektion i luften gick vår förstelärare, Sten Ahlfors, på ädelskånska igenom passet i vår stora samlingssal Flygarhallen. Den var stor som en kyrka och gav ett högtidligt intryck. Där hade tusentals elever fått de första grunderna inpräntade i sig. Där fanns också minnestavlorna på väggarna minnande om de unga som givit sina liv för Sverige och dess flygvapen.

Till sin hjälp hade kapten Ahlfors en jättestor, stiliserad modell av ett flygplan. Rodren - sidrodret, höjdrodret och skevrodren - var överdimensionerade för att synas ordentligt. Den första lektionen gick ut på att visa rodrens primära verkan, dvs vad som sker om man ger ett roderutslag utan att bibehålla det. Bibehöll man roderutslaget kom man i kontakt med rodrens sekundära verkan, en nog så knepig aerodynamisk effekt.

Välkommen ombord på en Sk15 på det första passet! Kliv in i baksätet bakom löjtnant Olle Larsson – min fine gamle lärare – och spänn fast Dig. Rätta in sidroderpedalerna så att Du kan ge fulla

utslag åt båda hållen och kolla genom att vrida huvudet 180 grader att sidrodret står neutralt när pedalerna står i jämnhöjd. Du kan lätt se sidrodret eftersom Din huvudknopp sticker upp en bra bit över flygkroppen. Kom ihåg att Du sitter i ett öppet flygplan och har fin sikt åt alla håll.

Olle Larsson startar motorn och begär utkörningstillstånd genom att sträcka upp ena handen. Den lärare som tjänstgör som trafikledare vid märket, ett vitt T i segelduk som är utlagt på marken i vindriktningen, pekar på oss med en flagga, för den rakt upp och fäller den mot startplatsen. Har jag berättat att vi inte har radio? Men så är det. Allt sköts med tecken - flagga eller signalpistol.

Eftersom Sk15 har sporrhjul, det vill säga ett hjul under stjärten, är sikten rakt fram dålig. Olle kör därför fram till startlinjen under ideliga sick-sacksvängar för att kolla att vägen fram är hinderfri. Nosen åt vänster, kika fram åt höger och vice versa.

På startlinjen, noga inrättad i startriktningen, kör Olle upp motorn på nästan fullvarv, kollar magneterna som reglerar tändningen och begär starttillstånd. På nytt blir vi utpekade och flaggan fälls i startriktningen. Olle säger till Dig att vara med i rodren, så Du fattar med högra handen försiktigt styrspaken som sticker upp mellan benen, lägger lika försiktigt fotbladen på sidroderpedalerna och tar gasreglaget vid sargen i vänster hand.

Du känner hur Olle för gasreglaget längst fram, hör hur motorn rusar upp i varv och känner i ryggen hur propellern drar kärran



Foto: Allt om Hobby.

Eleven i en Sk15 begär starttillstånd genom att räcka upp handen. Läraren i framsits beredd att ge sina kommentarer via taltratten.

framåt i ökande fart. Den studsar lite tungt på grästuvorna i början och Du märker hur Olle håller kursen spikrakt fram med små lätta tryckningar fram och tillbaka i sidroderpedalerna. Styrspaken är nu framförd så långt det går – det innebär att höjdrodret är helt nedfällt. I takt med att farten ökar får höjdrodret mer styrverkan och stjärten lyfts från marken. Olle låter spaken sakta vandra bakåt så att när flygplanets kropp är horisontell, har spaken hamnat i neutralläge.

Studsningarna mot grästuvorna blir allt lättare och när man riktigt känner att flygplanet vill loss från marken, hjälper Olle till med en lätt dragning bakåt i spaken.

Vi har lättat – vi flyger!

Jag vet inte hur många starter jag gjort i mitt liv. Men de måste räknas i tiotusental. Starten är och förblir det skönaste ögonblicket under hela flygningen. Draget i ryggen. Småstudsandet före lättningen. Och så loss och uppåt. Upp där solen alltid lyser, där friheten känns som en befriande ande. En bra start och hela passet går bra. En slarvig start och man kan ge sig tusan på att någonting kan gå snett. En förströdd start och passet kan gå obemärkt förbi.

Starten är också det farligaste momentet under flygningen. Det är kanske också därför som starten alltid inneburit en sorts kick. Såvitt jag minns har jag aldrig reflekterat över riskerna med flygning. Och framförallt inte under start.

Men åter till vår lektion. På övningshöjd går Olle ut i planflykt – flyger rakt fram och horisontellt.

”Vi skall i dag gå igenom rodrens primära verkan, det vill säga vad som händer när man ger ett roderutslag utan att bibehålla det”, skorrar Olle i hörlurarna.

Vi talar med varandra genom talrör. Man får inte täcka taltratten med munnen, då blåser det i öronen på mottagaren. Ett föga uppskattat skämt är att hålla ut taltratten i fartvinden och studera effekten på mottagaren när luft med 160 km/h rusar in i öronen.

”Var med i rodren och se rakt fram. Jag för fram vänster fot och ger vänster sidroder. Nosen rör sig åt vänster.”

Och se! Nosen rör sig faktiskt sakta åt vänster över horisontlinjen långt borta i fjärran!

”Jag ger höger sidroder och nosen rör sig åt höger. Ta nu sidrodet och ge omväxlande vänster och höger sidroder och lägg märke till hur flygplanet reagerar. Jag sköter övriga roder.”

Så får Du för första gången flyga – om än bara med ett roder!

Noggrant och precist går Olle igenom vad som händer med de två andra rodren. Han för spaken åt vänster och ger vänster skevning eller skevar vänster. Flygplanet lutar över åt vänster. Han tar spaken åt sig, nosen höjs över horisonten och han för spaken framåt och nosen sänks.

Övningarna i luften fortsatte enligt ett gammalt, väl utvecklat utbildningssystem. I princip används fortfarande nära nog ordagrant samma ordval vid de första passen. När jag själv efter fyra år skulle återvända till Ljungbyhed som flyglärare fick vi lära oss de första passens kommentarer utantill. Vi hade till och med skriftliga prov på texterna! Ett viktigt skäl till denna likformighet var att alla elever skulle få exakt samma utbildning för att kunna jämföras i de tätt återkommande gallringsproven. Dessutom hände saker och ting så snabbt att man inte hann med att kommentera om man skulle gå utanför dagens text.

Men om detta visste jag intet 1943. För mig var varje ny övning en upplevelse. Jag hade dessutom turen att ha Olle Larsson som lärare. På den tiden definierades pedagogik som konsten att kunna skälla högst och längst. Slag i spaken och taltratten ut var de vanliga korrektionsmedlen. Svordomar och nedsättande omdömen i färgsprakande orddräkt tillhörde vardagslivet.

En handfull lärare, varav Olle var en, hade en helt annan uppfattning. Med ett aldrig svikande lugn och tålamod förklarade, visade och tillrättalade Olle sina elevers fel. Han ansåg också att beröm var en bättre drivfjäder än utskällning. Min beundran för honom steg till oanade höjder och jag ansåg honom kapabel till allt här i världen. De få gånger Olle tillrättavisade mig rasade hela världen samman.

Varje flygpass blev en liten högtidstund. Kanske också beroende på att varje pass innehöll något nytt. Från att flyga rakt fram och horisontellt övergick vi till att svänga – först i planflykt och sedan under stigning och glidflykt. Svänga till olika kurser och gå rakt ut på den angivna kursen utan att behöva korrigera. Under sväng stiga till angiven höjd. Eller minska höjden. Eller från en kurs stiga till en viss höjd och väl där inta den beordrade nya kursen. I den grundläggande, formella flygningen finns många små fina variationer som får flygeleven att svettas och tvingas tänka framåt. Och rätt!

Efter några månader var det dags för ett skede med intensifierade start- och landningsövningar som syftade till den första ensamflygningen. Men innan de satte i gång på allvar var det dags för den första gallringen. Jag skulle tro att drygt 30 procent av eleverna fick sluta. Det var en otroligt nervös tid och jag måste bekänna att jag ringde hem till mamma. Hon lyckades med konststycket att genom sin moster – chefens för flygvapnet mamma (ibland är det inte dumt med morsor!) – få reda på att jag skulle klara mig. Fegt, men avgjort nyttigt för mina nerver.

Så kom den stora dagen. Efter några starter och landningar klev Olle ur flygplanet, klappade mig på huvudet och sa helt odramatiskt:

”Det här klarar Du!”

Det kändes tomt att inte se Olles bruna mockahuva framför mig när jag körde ut till start. Och det var med en otrolig känsla som jag sträckte upp handen för att begära starttillstånd.

Jag fick göra tre starter och landningar innan Olle vinkade in mig och gratulerade mig till min ensamflygning. Vi vandrade in mot hangarområdet och min jublande glädje över ha gått ensam förbyttes snabbt i förtvivlan. Olle meddelade att man nu efter ensamflyg-perioden måste organisera om bland flyggrupperna. Nästan hälften av oss hade ju slutat. För min del skulle det innebära att jag skulle överföras till en annan lärare! Och dessutom till ett av de värsta råskinnen!

Svante Nordquist var fänrik och betydligt yngre än Olle Larsson. Han hade en på den tiden modern tunn mustasch på sin skarpa överläpp. Förutom att Svante ansågs vara en mycket skicklig flygare var han allmänt fruktad av sina elever för sin minst sagt korta stubin – om där överhuvudtaget fanns någon. Det berättades att han vid ett tillfälle under den långa promenaden från fältet in till hangarerna utlätit sin vrede över en arm elev genom att oupphörligen svära utan att någon gång upprepa sig. En imponerande bedrift!

Vårt första möte blev inte helt lyckat. Av gammal vana sa jag nämligen:

”Löjtnant! Aspirant 14 Björkman anmäler sig.” (Vilket fritt kan översättas med: Goddag, löjtnant).

Svante låtsades inte om mig. När jag upprepade hälsningen, började han gå sin väg.

Efter tredje gången kom jag på det. Svante var fänrik! Och med rätt titel upptäckte han äntligen att något minderaktigt sökte hans uppmärksamhet.

Ganska snart skulle jag förstå att Svantes barskhet bara var en påklistrad mask. Även Svante hade ett hjärta av guld och allt eftersom tiden gick blev vi mycket goda vänner. När vi åkte hem från examensfesten på gästgivargården i Röstånga satt Svante och jag på rälsbussens tak och sjöng för full hals.

Flygutbildningen gick vidare. Vi fick stifta bekantskap med avancerad flygning och flygning i förband. Farbror Henrys teorier om spinn visade sig stämma i verkligheten. Dessutom var spinn inte alls så påfrestande som man kanske skulle kunna tro. Vi lärde oss både att räkna varven och att gå ur spinn med nosen på en förutbestämd kurs.

Den i särklass svåraste manövern var rak roll. Under det att flygplanet vrider sig runt sin längdaxel, byter rodren så att säga verkan. I 90-graderslägen fungerar höjdrodret som sidrodor och sidrodret som höjdroder. Och på rygg fungerar rodren omvänt. Till råga på eländet sker ombytena successivt i takt med att flygplanet rollar. Jag vill påstå att en perfekt utförd rak roll med dåtidens långsamma propellerflygplan är det yttersta och slutgil-



Start i division med Sk15 inför examen 1944.

Foto: F5

tiga beviset på en förare av yppersta mästarklass. Med tiden skulle rak roll bli en av mina specialiteter.

Flygning i förband började med stapplande försök i tre-grupp. Rote-flygning, dvs flygning i par, var ännu inte uppfunnen som ett taktiskt begrepp.

Eftersom vi inte hade banor utan flög från gräsfält, kunde vi ställa upp redan på marken i tre-grupp. När vi så småningom började öva i division, dvs tre grupper, ställde vi helt sonika upp hela divisionen. Utrymme fanns ju på det stora gräsfältet. Sedan drog vi på samtidigt och startade i formation.

Framförallt under övningarna i förbandsflygning kom vi i handgriplig kontakt med den för flygvapnet så nödvändiga lagandan. Som gruppchef fick man lära sig att manövrera mjukt och fint för att underlätta för sidokamraterna att hänga med. Och som förare i sidoflygplan var lärdomen att fullt ut lita på gruppchefen.

Vi körde också nödländningsövningar. De var faktiskt bland de roligaste under hela utbildningen.

Efter slåttertiden ombaserade vi till Rinkaby utanför Kristianstad. Skolledningen hade skrivit kontrakt med ett antal bönder att vi skulle få landa på deras åkrar. När vi befann oss i närheten av en sådan plätt, drog Svante av gasen och sa:

"Motorstopp, nödlanda!"

I början var utgångsläget lätt, men snart ökade svårighetsgraden. Svante hade uppenbarligen lika roligt som jag och lyckades nästan alltid trixa till det när vi skulle starta igen. På slutet kände jag mig som en mästare i att starta under telefonledningar, mot skogsriddåer eller över stengårdsgårdar. En nyttig utbildning för min egen tid som lärare.

Vi slutade successivt att flyga med vår lätta Sk15 och gick över till den tyngre Sk14, som var av amerikansk härkomst med en 455 hästars Wrightmotor. Sk14 tillverkades på licens i Sverige och vi hade den i tjänst på flygskolan till 1947. Den hade ett fast landställ och var försedd med kabin. Ett stort steg framåt för oss cabriolet-flygare. Dessutom hade den radio, som vi dock inte hade så stor nytta av, eftersom trafiken fortfarande sköttes med flaggor och signalpistol från märket. Däremot kunde vi samtala bättre än via talrören.

Med den något tyngre Sk14 gick vi igenom nästan hela programmet en gång till. Avancerad flygning, förbandsflygning och

nödlandningsövningar. Dessutom tillkom en enkel utbildning i instrumentflygning.

I baksätet kunde föraren tackas över med en huv av svart tyg och var i mörkret där helt hänvisad till instrumenten. En vanlig övning bestod i att man i förväg hade gjort noggranna navigeringsberäkningar för en triangelbana som började och slutade rakt över fältet. Läraren flög flygplanet till utgångsläget, eleven stängde huven, tersade tiden och genomförde passet helt enligt beräkningarna. Läraren ritade in den verkliga färdvägen på en enkel karta och när tiden var ute, fick man öppna tyghuven.

Alltför sällan var man i närheten av fältet. Färdvägen på kartan såg ut som spagetti utspilld på köksgolvet. Förtroendet för instrumentflygning blev inte särskilt grundmurat.

Nu skall man komma ihåg att den tidens instrument inte var särskilt exakta. Kompassen vandrade hela tiden fram och tillbaka och det var nog så svårt att hålla en exakt kurs. Vinduppgifterna var inte alls i dagens klass. Fartmätaren stod inte heller helt still utan vandrade upp och ner så där en 20 km/h allt efter vindbyarna och kytten.

Dagarna gick, blev till veckor som växledes om i månader. Vi kände oss allt säkrare i luften och började så smått nedräkningen till dagen V som i VINGAR – det gyllene flygarmärket som vi skulle få fästa på bröstet examensdagen.

Fritiden utgjorde inget problem. I veckan tumlade vi i säng skönt utmattade av dagens övningar i luften och på marken. Lördag-söndag hade jag för det mesta permissionsförbud på grund av någon förseelse i stil med oborstade skor, oknäppt knapp, vistelse utomhus utan mössa eller något lika allvarligt.

Ibland slog dock frihetens timme och då brukade vi fara ner till Malmö. Då liksom nu besökte ung man Amiralen för att träffa flicka. Häromåret hade jag anledning att stå i boklåda i Malmö och signera en bok jag totat ihop. Plötsligt inträdde en dam och frågade om jag kände igen henne. Vi hade träffats på Amiralen. Jag kände mig otroligt smickrad över denna trofasthet genom decennierna tills damen frågade efter Stjerna – min kompis. Hon hade erinrat sig att jag förekommit i hans sällskap.

En vecka före vår examen kom Bengt Nordenskiöld till Ljungbyhed för att förrätta officersexamen med våra äldre kamrater,

kadetterna. Vädret var inte det allra bästa och när generalen skulle starta mot Barkarby i sin J9:a, blev han tillrättad av meteorologen att följa ostkusten upp för att undgå ett oväder som var på väg in västerifrån.

Efter någon halvtimme landade generalen igen. Han hade förgäves sökt stånga sig igenom det dåliga vädret och kom tillbaka för ny väderföredragning. Meteorologen mötte på hangarplattan och klättrade upp på vingen med kartor och allt. I propellervinden höll både kartor och samtal på att blåsa sönder, varför generalen tvingades kupera, dvs stänga av motorn.

Ovädret hade passerat fortare än beräknat och nu var bästa vägen till Stockholm efter västkusten – bakom smörjan. Generalen startade motorn, blåste bort meteorologen och körde snabbt ut till förnyad start. Han kom upp ungefär 15 meter i luften då motorn hostade till och stannade. Flygplanet vek sig över ena vingen, slog med stor kraft ned i marken och bröts sönder så att motorn gick åt ett håll och stjärten åt ett annat. Motorn började brinna med stora flammor.



Foto. Osvind smylograf

*"Jag vet att jag förde upp reglaget på liten stigning..."
Nordenskiölds J9:a efter haveriet. Notera att motorn (t v)
ligger bakom stjärten.*

Just i detta dramatiska ögonblick låg en av mina kamrater, Studsas kallad, i slutfasen av landningen med sin Sk14. Över motorhuven såg han stora eldsflammar slå upp och han handlade utan minsta tvekan. Det var ett ögonblicks verk att ta tag i

handtaget till motoreldsläckaren och dra till. Studsas landade med ett löddrigt flygplan ovetande om vad som verkligen inträffat.

För att rätt kunna förstå situationen måste man veta att Bengt G:son Nordenskiöld inte bara var chef för flygvapnet – han var flygvapnet. Alla vi som såg haveriet var övertygade om att han omkommit i flammorna. Framtiden tedde sig plötsligt oviss.

Farbror Bengts mamma ringde mig på kvällen och var utom sig av oro. Hon visste att sonen klarat sig men inte mer. Hon bad mig att snarast åka till sjukhuset i Lund och ta reda på detaljer. Trots en vid morgonvisitationen dåligt oljad kpist fick jag märkligt nog permission.

Farbror Bengt var ingen vacker syn. Han var alldeles blåslagen i ansiktet och från en ställning runt huvudet gick en tråd ner i ena kindbenet för att hålla det ute och på plats. Han hade svår huvudvärk – hjärnskakning – och vill jag minnas några brutna revben. Läkarna sa dock att han skulle bli helt återställd. Och det blev han.

Under den korta tid jag var hos honom, talade han bara om starten – om och om igen. Innan man kuperade motorn måste man ställa om propellerbladen på stor stigning, eller stor vinkel, för att tömma propelleromställningen på tryckolja. Annars kunde hända att omställningsmekanismen tog skada om flygplanet stod oanvänt en längre tid. Före starten måste man dock komma ihåg att ställa om propellern till liten stigning, eller liten vinkel, på bladen. Annars skulle motorn inte orka övervinna det luftmotstånd som skulle uppstå om propellern snurrade runt på fullvarv med bladen stående ut som skovlar. Hoppas någon förstår denna tekniskt ofullständiga utläggning.

När farbror Bengt kuperade motorn för att höra meteorologen på vingen, förde han rutinmässigt ner propellerreglaget på stor stigning. Vad han om och om igen repeterade under mitt besök var: "Jag vet att jag förde upp reglaget på liten stigning.....jag vet att jag förde upp....".

Haveriundersökningen visade att reglaget stod på stor stigning under starten....

Haveriet satte också en tillfällig punkt för en spirande tradition i flygvapnet. Chefen för flygvapnet hade dittills vid aspirantskolans examen delat ut de hett åtrådda gyllne vingarna till årets örnungar. Med huvudpersonen på Lunds lasarett måste traditio-

nen brytas. Vi aspiranter tänkte väl inte så mycket på det. Vi var fullt upptagna med att förbereda examen. Dit hörde bland annat att besöka skräddare Törnqvist i Ljungbyhed för att få ett hål i vapenrocken över höger bröstficka. Där skulle vingarna skruvas fast. Av mindre betydelse var att vi alla befordrades till korpraler, men uniformerna skulle icke desto mindre förses med gradbeteckningar. Den enda praktiska nyttan av denna upphöjelse var att vi fick gå före i matkön i manskapsmatsalen.

Den stora dagen innebar dock en besvikelse. I stället för vår spänstige flygvapenchef uppträdde en något rultig överbefälhavare iförd arméns uniform. Efter att en alltför lång stund uppehållit sig vid hur duktiga vi måste vara för att kunna bli överbefälhavare, delade han äntligen ut våra vingar.

Det var med en oändlig stolthet jag tog emot tecknet på att jag nu räknades till en av flygvapnets piloter. Och trots det något kyliga vädret var det inte en tanke på att under de närmaste månaderna bära ytterkläder. De gyllene vingarna skulle synas och glänsa!

Jaktflygare

Mina examensresultat från aspirantskolan i Ljungbyhed lär inte gå till flygvapnets historia som något särskilt att skriva hem om. Däremot fick jag ett hyfsat flygbetyg, en 8:a på en tiogradig skala, som medförde att jag blev uttagen till jaktflygare.

Detta med jaktflyg var något tämligen nytt i Sverige. Visserligen fanns en jaktflottilj med i 1936 års försvarsordning, men det ansågs att ett effektivt flygvapen enligt den italienske generalen Giulio Douhets teorier främst skulle bestå av bombflygplan. Erfarenheterna från finska vinterkriget, slaget om Storbritannien och tillkomsten av radar hade dock fått våra hemmastrateger att tänka om. 1941 års försvarsutredning gjorde slut på bombepoken i Sverige och jaktflyget började byggas upp.

Jaktflygarna skulle när flygvapnet var ungt ha höga flygbetyg. I luftstriden var det oftast flygskickligheten som fällde avgörandet. Flygplanets prestanda betydde också en del, men inte allt. Det gällde att kunna manövrera in sig bakom motståndaren för att få de fast monterade och rakt framåt riktade kulsprutorna och kano-



Foto: Förl.

*En glad aspirant framför sin J9:a.
Lägg märke till F8-örnen på
flygplansidan.*

nerna att bära på målet. Likaså om man råkade i underläge och fick lede fi bakom sig redo för skott. Då gällde det att snabbt som ögat med någon smart och överraskande manöver komma undan och helst naturligtvis hamna bakom motståndaren.

Mina första lärospån i jaktflygandets ädla konst skulle jag få inhämta vid Kungl Svea flygflottilj, F8, Barkarby. Det var inte dumt det heller. Förutom att F8 var landets första jaktflottilj hade förbandet en viss självpåtagen status som gardesflottilj och huvudstadens försvarare. Officerarna hade en anings, anings blåare uniform än andra officerare och slipsen kunde ibland skifta misstänkt i blått i stället för den reglementsenliga svarta färgen.

Det var kort sagt en flottilj helt i min smak och jag tyckte att jag haft en oförsämd tur som tilldelades just F8.

Det hela blev inte sämre av att flottiljen sedan något år var utrustad med det amerikanska jaktflygplanet Republic Seversky EP1 – på svenskt fikonspråk J9 kallad. J9:an var vårt första jaktflygplan med fribärande vinge och därmed vansinnigt snabbt. Enligt handboken skulle man kunna pressa upp farten till svindlande 520 km/h! Motorn var den sedermera inte helt obekanta Pratt&Whitney Twin Wasp C3 på 1065 hästar. Den skulle komma att återfinnas i en rad svenska flygplan, J22, B17A och B18A, men då i en kopierad variant STWC3, där S:et står för Svensk.

Här kanske kan vara på sin plats att något berätta om denna motors öden. Kriget kom att spärra av Sverige från praktiskt taget all import av bland annat krigsmateriel. En del beställda varor kom på egendomliga vägar och de flesta kom inte alls. Så till exempel kom J9:an till Sverige i lådor via Petsamo i Finland.

Pratt&Whitneys stjärnmotor TWC3 var utomordentligt väl lämpad för flygplan i mellanklassen och Sverige ansökte om licens för tillverkning, när de drygt 500 beställda motorerna inte levererades. När licensen också uteblev, kopierade Flygmotor helt enkelt motorn och startade en serietillverkning. Naturligtvis helt olagligt, men man tänkte "den tiden den sorgen". Drygt 300 motorer hann man tillverka innan sorgen kom, dvs freden bröt ut. En något slokande delegation for över till Pratt&Whitney för att bekänna sina synder och i efterskott betala licensavgiften. Amerikanerna blev så till den grad häpna över den svenska hederligheten att man inte bara nöjde sig med en dollar i symboliskt skadestånd, utan man utlovade på stående fot att alla svenska delegationer i framtiden skulle bjudas på en flaska whisky för att minna om ärlighe-



*Ingemar Wilander samtalar med
fänriken Jan af Uhr. Förf tjuvlyssnar.*

ten. Om detta löfte haft någon inverkan på kommande motorköp, t ex till Viggen, förmåler inte historien.

Vi unga jaktflygarämnerna placerades på första divisionen ledd av kaptenen Ingemar Wilander, som jag även längre fram skulle få en del att göra med. Nu såg vi inte till vår divisionschef så mycket utan flygutbildningen leddes för det mesta av de yngre officerarna.

Vårt nya flygplan tilldrog sig naturligtvis det största intresset. Man skulle väl så här i efterhand kunna kalla det för en förvuxen Sk14. Motorn var ju självklart kraftigare – mer än dubbelt så stark. Och så var det fråga om ett ensitsigt flygplan. Det blev alltså inte tal om någon elegant inflygning i dubbelkommando.

Beväpningen tyckte vi var imponerande. Ovanpå motorhuven låg två 8 mm kulsprutor som sköt genom propellerfältet. En fiffig anordning såg till att skotten bara kunde avlossas när propellerbladen inte var i vägen. Och det fungerade för det mesta. I vingen låg på var sin sida om kroppen en 13,2 mm kanon.

Marschfarten låg på 300 km/h. Senare i livet skulle jag erinra mig den hastigheten – samma fart har man när man ställer ner en J35 Draken i banänden i sättningsögonblicket. Men då var farten



Två man behövdes för att få fart på svänghjulet i startmotor. Bilden visar J22 men det var samma elände med J9:an.

ganska imponerande särskilt om man jämförde med de dubbel-däckade J8 Gloster Gladiator (som J9:an just avlöst) eller J11 Fiat CR 42 som var i tjänst på F9 utanför Göteborg.

Motorn fick man igång med hjälp av ett svänghjul. Och svänghjulet fick man fart på genom att veva på en handvev, som man stack in i ett hål på sidan av motorn. Två man gick åt för att efter idogt arbete med veven få upp svänghjulet i önskat varv. Det både hördes på ljudet från svänghjulet och syntes i vevmanskaptets högröda ansikten när det var dags för startförsök. Svänghjulet och motorn kopplades ihop av något sorts drev, som man övvrerades med en fotpedal inne i förarsitsen.

Hade man tur och dessutom förberett startförsöket med lämplig snapsning av motorn, tände den med några avvaktande hostningar. Men för det mesta och särskilt när motorn var varm, kunde det bli både två och tre startförsök till vevarnas högt och med kraft uttalade ogillande.

A och O i startförfarandet var dock den förberedande snapsningen. Ritualen började med att meken för hand drog runt propellern några varv. Under denna rundtagning skulle föraren med en särskild snapsspruta, ett handtag som satt framme i höjd med instrumentbrädan, dosera in en lämplig mängd bensin direkt in i cylindrarna. Det var en skön konst att kunna avgöra antalet slag på snapspumpen – och därmed mängden bensin – med hänsyn tagen till motorns temperatur. En överkurs bestod i att jämsides med snapsarna laborera med blandningsreglaget, dvs ge motorn mer eller mindre luft till bensinen.

Med tiden ansåg vi oss behärska dessa mysterier och lämnade frikostigt råd och anvisningar, när i ämnet okunniga kamrater råkade ut för nesan att dränka motorn i bensin, så att den överhuvudtaget inte gick att starta.

Små grupper bildades snabbt kring den olycklige som satt i ett flygplan där bensinen sorgset droppade ned på marken. Alla hade goda råd. Alltifrån att dra runt motorn för hand med gasreglaget på fullgas och bränslekranen stängd, till startförsök med blandningsreglaget på mager blandning.

Ibland undrade jag om inte dåtidens kolvmotorer hade någon sorts själ och levde sitt eget liv. Vissa motorer kom man alltid väldigt väl överens med medan andra var fullständigt hopplösa. En sak hade de dock gemensamt. När de väl kom igång, var de utomordentligt driftsäkra. Jag kan inte erinra mig många fall av motorstopp som så att säga berodde på motorn. De flesta stopp berodde på att bensinen helt enkelt tagit slut eller på att man glömt slå över till ny tank.

Flygplanen hade nämligen ett flertal tankar både i kroppen och i vingarna. Det var förarens uppgift att allteftersom tankarna tömdes, vrida om bränslekranen till ny, full tank. Glömde man det, blev man genast medlem i den så kallade Greppklubben. En klubb som de flesta äldre förare varit, om inte annat, associerade medlemmar i.

Som sagt, J9:an var ett ensitsigt flygplan, varför inflygningen fick

ske rent teoretiskt. Vi gnuggades i sitskännedom, fick med förbundna ögon peka ut reglage och instrument. Minneslistan för åtgärder alltifrån "Före start av motor" till "Efter landning" skulle läras utantill och blev föremål för skriftligt prov.

Vi började med att köra flygplanet på marken för att vänja oss vid miljön i förarkabinen och lära oss att hantera bromsar och gasreglage. Övningen byggdes på med pådrag till fullgas som för start. Men innan farten gick upp till lättningssd:o fick vi snällt dra av igen.

Under dessa övningar fick vi klart för oss att J9:an var pigg på att göra så kallad ground loop. Redan under flygskolan hade vi stiftat bekantskap med denna okontrollerade rörelse som berodde på att tyngdpunkten på sporrhjulsförsedda flygplan ligger bakom huvudhjulen.

En hastig, oförsiktig gir kunde få tyngdpunkten att vilja inta tätpositionen framför landställ, dvs få flygplanet att rulla med stjärten först. En väl utvecklad ground loop kunde resultera i att flygplanet snodde runt, gick i med ena vingspetsen, bröt av landstället, slog över på rygg och skrynklade till propellern med åtföljande bockad propelleraxel. Eller enkelt uttryckt: totalhaveri. För det mesta klarade man sig undan med blotta förskräckelsen.

Vi delade in förarna på J9 i två kategorier: de som gjort ground loop och de som skulle komma att göra det. För min del tillhörde jag ganska länge den andra kategorien för att plötsligt sälla mig till den första. Dock utan materiella skador.

Då var det värre när jag råkade ut för mitt enda egentliga haveri någonsin. Även på F8 flög vi från ett stort gräsfält som var indelat i ett antal stråk för start och landning. Ett stråk gick parallellt med Enköpingsvägen, strök alldeles utanför första divisionens platta och fortsatte mellan kanslihuset och flottiljverkstaden. (Yngre F8-ingar bör veta att den tidens första division utnyttjade det som skulle bli stabens flygavdelnings lokaler och hangar).

Om man landade norrut, hade man Barkarby kyrka på höger hand och rakt fram en liten kulle strax innanför fältgränsen. Jag kom in för landning på kullen med en aning för hög fart, blev hängande i luften när kullens nedslutning ryckte bort marken under mig. Farten tog slut på c:a 10 meters höjd och flygplanet vek sig helt typenligt över ena vingen.

Efter att ha låtsats vara ett större hjul, lade sig flygplanet efter

viss tvekan mellan rygg- och rättvänt läge tillrätta på magen. Motorn valde att inte fatta eld, vilket var tur, eftersom jag var ganska så omtumlad inne i sitsen. En hel del plåt behövde riktas och propellern hade fått de på den tiden oundvikliga skadorna.

Jag kunde själv ta mig ur flygplanet och traska de hundra metrarna tillbaka till hangaren medan jag levde ett rikt inre liv. Väl framme möttes jag av den allestädes närvarande "stinsen" (stationsavdelningschefen) Hans Friberg som tog in mig i omklädningsrummet och lät mig gråta ut.

Ja, det står rätt. Jag grät i armarna på den gamle hedersmannen, som gjorde sitt bästa för att trösta mig. Det blev inte heller någon påföljd. Litet svinn fick man tydligen räkna med under inflygning av nya elever. Däremot var det med ytterst blandade känslor som jag enligt den tidens psykologi omedelbart fick ge mig iväg på terapeutiska start- och landningsövningar.

Flygövningarna i början gick uteslutande ut på att vi skulle lära känna vårt nya flygplan och inte minst F8:s flygövningsområde. Det fanns ännu ingen radar värd namnet och jakten leddes på känn av en liten stridsledningsgrupp som satt i berget under telegrafstationen vid Hamngatan i Stockholm. Ett antal fasta beredskapslägen var inlagda på vår jaktkarta som t ex Sandhamn, Utö, Nynäshamn och det gällde att kunna hitta dessa punkter utan att behöva titta ner på någon karta. Uppmärksamheten skulle vara helt inriktad på att försöka upptäcka de fientliga flygplanen.

Under dessa navigerings- och orienteringsflygningar hade vi en del hyss för oss. Så kallad disciplinär flygning grasserade ganska allmänt och tyvärr inträffade en del flyghaverier vid påhälsning hemma. För min del hade jag mina föräldrars sommarstugor i skärgården som givna brytpunkter. För att inte tala om min gamla skola i Sigtuna. Humanistiska läroverket ligger på en höjd med utsikt över Mälaren och ett par förföriska flaggstänger med en dryg spännvidds mellanrum på skolgården framför byggnaderna. En ung medlem av familjen Hirsch förevigade ett av mina besök vid den gamla kära skolan, men denna oförglömliga action-bild finns inte längre bland oss.

Den här typen av busflygning är väl inte helt borta i våra dagar heller, men då förekom den relativt ofta. Vi var inte övervakade av radar, allmänheten hade ännu inte börjat klaga på flygbuller, flygplan på nära håll var ganska spännande och vi skulle ju

faktiskt lära oss att hitta utan karta!

Långt senare i livet skulle jag ha ett samtal med Bengt Norden-skiöld om busflygning. Den då pensionerade generalen tittade på mig med ett illmarigt leende och sa:

"Ett flygvapen utan disciplinär flygning är inte ett riktigt flygvapen."

Men att det inte var helt ofarligt fick en av mina kamrater erfara.

Fritz Crona tillhörde inte F8 utan fullgjorde sin grundläggande flygslagsutbildning vid F16 i Uppsala. Under en "navigerings-flygning" råkade Fritte flyga igenom en kraftledning. Han steg genast till betryggande höjd och kollade eventuella skador på flygplanet – en J22. Om jag minns rätt hade kraftledningen skurit av en del av ena vingen ute vid spetsen och skadat både sidrodret och höjdrodret. Dessutom hängde ett tjugotal meter ledning kvar i flygplanet. Det sista tror jag inte Fritte var medveten om.

Han steg ytterligare något tusental meter och började prova ut om flygplanet kunde landas. Tog ut landstället, kontrollerade lägsta möjliga fart som var betydligt över normal sättningsfart. Men Fritz bedömde att det nog skulle gå att få ner kärran ändå. Nog alltså.

Trafikledartornet orienterades på radio om landningsförsöket och räddningstjänsten larmades. Fritz kom in som en raket över Gävlevägen, fick ner flygplanet ungefär mitt på fältet och lyckades få stopp på ekipaget alldeles vid bortre fältgränsen.

En fantastiskt skicklig landning! Av en aspirant dessutom! Men eländet berodde på busflygning. Jag kan förstå att man inte hade det så lätt i flygledningen. Å ena sidan en bevisligen skicklig förare. Å andra sidan ett regelbrott.

Beslutet blev något okonventionellt. Fritz fick stanna kvar ett år på prov. När vi andra på höstkanten ryckte in på Kadettskolan i Uppsala, fick Fritte vara kvar på F16 -- och flyga! Och dessutom flyga in sig på Mustangen! Och inte nog med det. Min äldre kursare Anders Westerlund tog Fritte under sina vingars skugga och startade en uppvisningsrote med Fritte, som ju fortfarande var aspirant med korprals grad, som rotetvåa! De flög land och rike runt och demonstrerade vårt nyförvärv. Överallt blev man förvånad över att en aspirant på så kort tid var mogen att delta i uppvisningsflygning.

"Vi på F16 har våra särskilda utbildningsmetoder" förklarade

Anders frankt.

I våra unga, flyggalna ögon var detta tidernas orättvisa. Vi tyckte att en dubbel kadettskola hade varit mera i sin ordning.

Fritz fick sitta i arresten också. Hur många dar minns jag inte, men en vanlig taxa för busflygning var tio dagar för första resan. Andra gången fick man femton dar och dessutom avsked om man hade otur.

Överhuvudtaget var det vanligt med bestraffningar. För lättare förseelser fick man permissionsförbud och för litet svårare kasernförbud, det vill säga att under en viss period fick man inte lämna kasernen annat än för att delta i tjänsten. Och som sagt buren.

Själv skulle jag få stifta ingående bekantskap med alla tre bestraffningsformerna. Min första bur fick jag för övrigt under första sommaren på F8.

Brottet begicks i samband med skjutning mot markmål. Då disponerade F8 ett skjutmål alldeles norr om flygfältet på Järvafältet. Det bestod av fyra papptavlor 3x6 meter stora. Målen skulle beskutas under svag dykning och det var en spännande upplevelse.

Visserligen hade vi radio ombord men den fungerade ytterligt knackigt. Så för säkerhets skull användes ett primitivt signalsystem bestående av två staplar i tyg som låg utlagda framför tavlorna. Låg de parallella betydde det klart för skjutning. Hade man dragit ihop nederdelen så att staplarna bildade ett "V" skulle man helt logiskt inta väntläge. Och formades ett "L" skulle man landa. Lätt som en plätt.

När jag kom in för skjutning låg staplarna inte helt parallellt men de bildade inte heller ett V. Jag låg kvar i skjutvarvet och försökte via den motsträviga radion klara ut läget, men utan framgång. Efter ett par provdykningar, där jag extra noga tittade efter markörpersonalen, drog jag slutsatsen att det var klart för skjutning. Första anfallet gick bra. Jag såg kulorna slå ner i godtagbar närhet av min måltavla och kände mig som Biggles. I andra anfallet började saker hända. Markörpersonal irrade som råttor i målområdet. Röda signalpistolskott prydde himlen. Till och med Björkman begrep att vidare skjutning inte var särskilt välbetänkt.

Väl på marken anklagades jag för att skjutit mot väntningstecken. Jag försvarade mig tappert med att tecknet var slarvigt och oläsligt utlagt. Målet hade inte svarat på mina anrop på radio.

Dessutom var enligt min uppfattning den säkraste uppehållsplatsen under skjutning omedelbart framför tavlorna.

Mina goda argument hjälpte inte. Däremot ansågs fyra dar i buren hjälpa mig att bättre förstå reglerna vid skjutning mot markmål.

Jag fick den lindrigare varianten av arrest, nämligen den med tjänstgöring. Det innebar att man låstes in direkt efter tjänstens slut i arrestlokalen i flottiljvakten och hämtades ut strax före tjänstens början på morgonen. Lokalen var inte mycket att skryta med. En väggfast träbänk, ett lusigt litet väggfast handfat i ett hörn. Ett gallerförsatt fönster. Klockan tio på kvällen kom vakten in med en tunn madrass, en lika tunn kudde och en tunnare filt. Klockan sex på morgonen rycktes sängutrustningen ut och man satt där på sin träbänk. Enda tillåtna litteratur var Bibeln och tjänsteföreskrifter. Maten dunkades in innanför dörren i trista mathämtare och på grund av förmodad självmordsrisk fick man äta med sked. Kniv och gaffel ansågs för farliga liksom hängslen, skärp och skosnören. Dessa persedlar togs av vid inlåsning och slängdes till en vid utlåsningen. Om man satt inne på heltid, vallades man utomhus en timme om dagen av kpistförsedda vakter.

Men fyra dagar går fort. Jag fick ju dessutom flyga på dagarna. Men Bengt Nordenskiöld, som höll reda på allt stort som smått i flygvapnet, var inte alls nöjd. Hans utskällning bet bättre än de fyra dagarna i buren.

Vi sköt inte bara mot mål på marken, vi sköt också mot mål i luften. Målet var en tygstrut c:a fem meter lång och ungefär en meter i diameter längst fram. Korven bogserades av en B4 Hawker Hart – en gammal dubbeldäckad, öppen störtbombare från 1936. Det var naturligtvis kul att få flyga ett så pass gammalt flygplan, men själva korvdragningen var ganska så trist. Enda avbrottet i den monotona målgången var korvväxlingen, som skedde efter det att fyra förhoppningsfulla provat lyckan. På betryggande höjd över fältet skickade navigatören ut en ny korv efter den ett par hundra meter långa bogserwiren och om allt fungerade skulle den nya korven stöta bort den gamla. Den gamla skulle också helst dala ned på flygfältet för markering.

När passet var slut, skulle man fälla wiren också. Sten Flodin, som med åren skulle bli både flygöverdirektör och chef för det

statliga Utvecklingsbolaget och därmed också andlig fader till bland annat etanolbussarna och våra nya registreringsskyltar på bilar, lyckades med konststycket att fälla wiren över kraftledning-
en till Stockholm. Hela huvudkommunen mörklades i flera tim-
mar. När jag ändå har Sten på tråden kan jag avslöja att han är –
såvitt jag vet – den ende som lyckats stjäla ett jaktflygplan. Som
dagbefäl skulle man bland annat kontrollera vaksamheten hos
hangarvakterna. Sten fullföljde uppgiften på så sätt att han i
nattens mörker – efter att ha kontrollerat att hangaren var fri från
vakthund – lirkade upp hangarporten så pass mycket att han
kunde baxa ut en J9:a. I den lilla slänt som följde efter hangarplat-
tan rullade sedan J9:an iväg ett femtital meter. Sten kunde obe-
märkt starta motorn och köra undan flygplanet till ett i förväg
rekognoserat gömställe.

Stort jubel följde givetvis när bravaden blev känd. En annan
kamrat, Alf Ridenfeldt, blev så uppeldad att han ville göra om
bedriften, nu med två flygplan – minst. Affe begick dock misstaget
att inte kartlägga eventuell förekomst av hund i hangaren. Tur i
oturen var att hunden mot alla odds var kelsjuk. Alf fick snällt sitta
med vargen i knät och klia den på alla tänkbara ställen. Varje
försök att avbryta behandlingen möttes av ett dovt morrande och
förevisande av blanka, vassa tänder. Det kärleksfulla umgänget
fortsatte därför tills dagen grydde och hundskötaren kom. Trots
att huvudsyftet med raiden förfelats, utlöste aktionen stor hänfö-
relse bland stora delar av flottiljens personal.

Men åter till korvskjutningen. Vi sköt med ammunition som
färgats i spetsarna: röd, blå, grön och ofärgad. Markörerna kunde
sedan, ibland med hjälp av förstöringsglas, upptäcka färgrester i
kulhålen. I tveksamma fall dömdes träffen "ofärgad" varav fram-
går att ofärgad ammunition var den populäraste. Antalet kulhål
dividerades med två. Ett ingångshål antogs alltid följas av ett
utgångshål och antalet träff var därmed bestämt.

Siktet var inte mycket att hurra för. En ring med en prick mitt i.
Avståndet till målet fick man bedöma med hänsyn till hur stort
målet var i förhållande till ringen. Målvinkeln var också en bety-
delsefull faktor, framförallt när det gällde att bedöma framförhåll-
ningen.

Vi fick naturligtvis inte skjuta rakt bakifrån. Då kunde vi som
extra bonus träffa målbogseraren. Minsta skjutvinkel var 10 gra-
der. Det var ganska knepigt att komma in på rätt skjutavstånd –

300 meter – och samtidigt ha så att säga skärande kurs. Den så omhuldade jaktkurvan var ännu inte uppfunnen utan vi flög in mot målet på känn.

Det sågs att vissa fuskare lade sig i en sorts vingglidning helt nära korven med i stort sett samma fart och bara pumpade in träff. Metoden fick ökad spridning när det blev tal om skjutning för det hett eftertraktade luftstridsmärket.

En skjutning per utbildningsperiod var upphöjd till denna tävlan. Reglerna påminde något om dagens betygssystem. Det räckte inte med att få många träffar. Det var bara en viss procent av deltagarna, som omfattade alla jaktflygare i flygvapnet, som tilldelades luftstridsmärket. Ungefär som att bara ett visst antal femmor får delas ut helt oavsett kunskapsnivå. Märket, som hade formen av tjusig örn, delades ut i silver och bars med stolthet av de få som lyckats. Tredje gången fick man det i guld – en nästan omöjlig prestation. Jag känner bara till en som har guldmärket och det är Kennen Nordenskiöld, son till Bengt.

Skjutning mot luftmål var en komplicerad historia. Dels måste man som sagt bedöma avståndet till målet och med det enkla siktet fick den viktiga detaljen skötas med ögonmått. Målets fart hade ett avgörande inflytande på framförhållningen. Meningen med skottlossningen var ju att kulorna och målet skulle befinna sig i samma punkt samtidigt. Båda förflyttade sig framåt om än med olika hastighet. Vidare måste piloten under eldgivning flyga absolut rent, dvs varken kana åt sidan eller glida inåt. Om målet inte flög in mot pricken i siktet, var det frestande att ge ett litet korrigerande sidroder. Men då var det kört. Kulorna fick då en motsvarande sidorörelse och förutom att de missade målet kunde projektilerna i extrema fall välta i luften.

För att bibringa de unga örnarna en viss känsla, i varje fall beträffande framförhållningen, hade den jaktintresserade flygva-penchefen infört lerduveskjutning. Vi tillbringade många timmar på lerduvebanan och vissa av oss blev utomordentligt skickliga lerduveskyttar. Dock inte lika skickliga som min nyssnämnde syssling Kennen Nordenskiöld. Kennen har en fantastisk förmåga att alltid bli bäst i det han intresserar sig för. När det gällde lerduva blev han så klart svensk mästare och landslagsman – både i skeet som vi sysslade med och den svårare varianten trap.

Jaktflyget i Sverige hade så smått börjat tillämpa den nu allenarå-

dande rotetaktiken. Roten består av två flygplan där det ena i princip är det anfallande och det andra det skyddande. Svärdet och skölden tror jag ryssarna kallade taktiken. Under stridens gång kan man byta uppgift. Det flygplan som ligger bäst till anfaller medan det andra skyddar. Två rotar utgör en grupp och två grupper bildar en division.

Det var mycket pyssel med att uppträda i förband. I princip kunde förbandet uppträda i formering eller gruppering. I formering låg man tätt anslutet till varandra med bara någon spännvidds mellanrum och i allmänhet med en viss höjdskillnad nedåt, så kallad staffling. Enklast fick man ut den rätta platsen genom att syfta över det närmaste flygplanets vinglanterna mot förarens huvud. Då fick man både rätt formeringsvinkel och staffling. Mellanrummet tog man på gehör, c:a 5-10 meter. I formering låg man strikt kvar på samma plats helt oavsett vad chefen hittade på. Om han så rollade skulle man hänga med. Knepet var att försöka koppla bort omvärlden och till 100 procent koncentrera sig på att hålla platsen, dvs ögonmärkena.

Vi flög rätt mycket i formering och då mest i rote. Det är ett bra sätt att lära sig lita på chefen och skärper koncentrationen. På köpet övar man också upp flygkänslan och lär sig att hitta i sitsen utan att behöva titta ner.

Flygning i gruppering sönderföll i två underavdelningar – anfallsgruppering och försvarsd:o.

I anfallsgruppering låg rotetvåan i tämligen spetsig vinkel 50-100 meter bakom rotechefen. Anfallsgrupperingen innebar en praktiskt taget fullständig frihet i manövreringen. Rotechefen kunde svänga, dyka, stiga hur snävt och brant som helst. Tvåans uppgift var bara att hänga med. En uppskattad övning kallades "följa John" och då fick man veta att man levde. Det var vi elever som kreerade tvåans roll. Mot slutet av sommaren fick vi ibland flyga som rotechefer och då gällde det främst av allt att sätta kompisen på pottkanten. Om vi alltid strikt höll oss inom flygsäkerhetens gränser minns jag inte... Men det var avgjort nyttiga övningar för både flygkänslan och självförtroendet.

Ett avbrott i de formella övningarna kom på sensommaren då divisionen ombaserade till ett krigsflygfält utanför Sjöbo för att ingå i beredskapsvakten. Samtidigt som vi fortsatte vår utbildning, låg alltid en rote ute och patrullerade i Öresund på spaning

efter eventuella inkräktare. Det var med något blandade känslor som vi deltog i denna neutralitetsvakt. Flygvapnet hade tidigare på sommaren bland annat förlorat tre spaningsflygplan av typen Caproni som skjutits ned av tyskarna. Det var alltså inte helt riskfritt att vara i närheten av de desperata tyskarna, som kanske anade början till slutet efter invasionen den 6 juni.

Antalet "gäster" ökade också drastiskt under 1944. Av de totalt 342 främmande flygplan som nödlandade i Sverige under kriget, kom inte mindre än 164 under 1944. En dag – den 20 juni – landade inte mindre än 21 fyrmotoriga bombflygplan i Skåne! De flesta lotsades ner på Bulltofta flygplats utanför Malmö, vilket då också var ett militärt flygfält. Sedan 1940 huserade Kungl Skånska flygflottiljen där med sina J20 Reggiane 2000 Falco.

Under en patrullering fick min rotechef, löjtnanten Gösta Florman, och jag syn på en fyrmotorig, amerikansk Liberatorbombare med en svag strimma rök från ena motorn. Den ville uppenbarligen ta sig till den lugna ankdammen Sverige och pusta ut från krigets vedermödor.

Helt enligt instruktionsboken gick Gösta fram till Libben och fällde landstället ut och in, vintippade och satte kurs mot Bulltofta. På internationellt flygarspråk betyder det: följ mig för landning. Jag låg bakom med pekfingret på avtryckaren utgörande ett bergfast skydd för Gösta därframme. Gissa om det var spännande! Vi 19-åringar fick inte gå på Systemet, men våga våra liv för Kung och Fosterland – det fick vi!

Nu var våra liv inte ett dugg i fara. De uttröttade amerikanerna ville inget hellre än komma till Sverige och få leva i fred.

När Liberatorn landat på Bulltofta, landade vi också. Det hörde inte till ordningen, men det var ju spännande att få gå över till besättningen som vi just lotsat ner. Efteråt berättade Gösta för mig att amerikanerna trott att vi hade kvinnliga piloter i svenska flygvapnet. Först förstod jag ingenting. Men sen gick det upp för mig varför. Jag hade varit iförd blå sommaroverall, vita brandsäkra handskar, röd halsduk och upptill gul flyghuva i tyg. Till denna något feminina färgprakt skulle också läggas mitt barnasläta pojkansikte. Och den kvinnliga piloten var ett förstäeligt faktum.

Vid hemkomsten till F8 ansågs vi mogna att få delta i den årliga flygvapenövningen som bröt ut varje höst. Vi kom då handgrip-ligen i kontakt med krigets vanligaste påfrestning, nämligen

väntan. Jag vet inte hur många timmar vi på de mest underliga tider på dygnet tillbringade fastspända i våra flygplan i så kallad högsta beredskap. Flygplanen stod uppställda i oregelbunden ordning längs fältgränsen på Östra fältet med mekanikerna väntande utanför. Efter startorder hade vi bara någon minut på oss att komma i luften. Det gällde att vara på alerten trots väntan.

En morgon strax efter soluppgången fick min kompis Gugge Rapp vara med om en ovanlig och kuslig upplevelse. Efter någon stund i morgonkylan fick vi startorder och Gugge fick föredömligt snabbt igång motorn. När han lättat och låg på några meters höjd, fick han till sin fasa känna en hand som klappade honom på axeln! Läsaren minns kanske att J9:an var ett ensitsigt flygplan och händer klappande på axlar borde vara en fysiskt omöjlighet.

Handen fortsatte emellertid sitt klappande och Gugge fann för gott att avbryta och återvända för landning.

I bakkroppen på J9:an fanns ett stort bagageutrymme som man nådde via en lucka på flygplankroppen. Utrymmet var så stort att där fanns plats för en passagerare, till exempel en mekaniker som kunde följa med vid en ombasering. Vi elever hade dock aldrig flugit med någon där bak. Det var dessutom omgärdat med en rad restriktioner beträffande förarens status, väderförhållande mm.

I morgonkylan hade en av mekarna helt enkelt krupit in i Gugges flygplan för att få lite värme och väl där knoppat in. I uppståndelsen i beredskapsstarten hade han inte lyckats få upp luckan utan tvingats att med hjärtat i halsgropen följa med. Dagen hade således fått uppleva två hjärtan i lika många halsgropar.

Just den här flygvapenövningen hade tydligen fi bestämt sig för att uppträda på lägsta höjd. Vi dånade obehärskat fram i trädtopps- och takhöjd i oftast fåfäng jakt på inkräktarna. Jag undrar vad en sådan lägsthöjdsövning hade åstadkommit i dag. Då klagade ingen. Å andra sidan var dåtidens motorer inte så högljudda, men vi var betydligt fler och flög betydligt lägre. Så lågt att kapten Wilander ansåg sig föranlåten att varna oss flygelever: "Hamngatsbacken rakt fram – stigning!".

Under ett av dessa pass på marknivå kom jag ifrån mina kamrater över Lilla Värtan mellan Lidingö och Gärdet. Jag fortsatte rakt fram tämligen lågt. Det är nämligen lättare att upptäcka flygplan mot himlen än mot marken. Plötsligt befann jag mig i Skurusundet och rakt fram tornade Skurubron upp sig.

Min flyglärares, Svante Nordqvist, råd kom för mig: "Skall Du flyga under något, flyg då för f-n så lågt som möjligt och titta på marken. Försök inte se upp och flyga under, då går det åt h-e!".

Svante hade rätt. Bron svischade över mig och på ett ögonblick var jag ute i Lännerstasundet där jag efter en brant vänstersväng kunde återsamla mig på divisionen över Baggensfjärden.

Efter flygvapenövningarna följde alltid en stor genomgång på biografen China. Biografen rymde tusentalet personer och fylldes av personal av alla kategorier. På scenen där annars miss China brukade åla sig fram, excellerade flygvapenchefen i en magnifik enmans-show. Bilder, kartor, filmer och annat finurligt åskådningsmaterial trollades fram och bort av särskilt drillade kaptener och majorer.

Längst fram på första bänk satt flottiljcheferna och längst bak på läktaren satt de yngsta flygeleverna. Bengt Nordenskiöld trollband sitt auditorium med sin auktoritet och sina pisksnärtiga kommentarer.

Jag minns särskilt ett tillfälle då något hade inträffat som inte fallit generalen på läppen. Detta något hade förmodligen inte fallit någon flygvapenchef på läppen. Man hade av misstag fällt bomber mot en fyr.

"Är det riktigt att det förhöll sig så och så?", frågade CFV och spände ögonen i en flottiljchef.

"General, läget vid tillfället var..", började den nu stående översten.

"Svara ja eller nej", klippte Nordenskiöld av.

Överstens flint började anta färgen hos en tomat och han mumlade något ohörbart.

"Tala högre", uppmanade generalen kort och obarmhärtigt.

Efter ett någorlunda tydligt "Ja" fick översten sitta ner och det tog en dryg timme innan flinten återtagit sin normala färg.

Den här episoden ger måhända läsaren ett felaktigt intryck av generalen Nordenskiöld. Han hade inte en tanke på att kväsa folk men han tålde helt enkelt inte nonsens. Eftersom han ställde så oerhört höga krav på sig själv, förväntade han sig att andra skulle ställa minst lika höga krav på sig själva. Och med all rätt krävde han mer av sina flottiljchefer än av de unga fänrikarna. Bengt Nordenskiöld var dessutom utomordentligt rättvis. Det berättas från hans tid som lärare på Krigshögskolan, arméns högsta utbild-

ningsanstalt, att han avgett följande omdöme om en kaptens examensarbete:

"Jag delar inte på någon punkt författarens åsikter. Framställningen är klar och logisk. Betyg 10" (högsta betyg).

Efter flygvapenövningen med åtföljande högtidsstund på China följde någon veckas avslappnande flygövningar innan vi avslutade "Grundläggande flygslagsutbildning, första perioden" eller med vårt utomordentliga förkortningssystem – GFSU:1. Sedan ryckte vi in på Kungl Flygkadettskolan för första delen av utbildningen till fänrik och officer.

På våren året därpå återvände vi till F8 för GFSU:2. Vi skrev nu 1945 och av en ren slump råkade jag befinna mig på Stureplan i Stockholm när beskedet om freden kom. Sydländska scener utspelades och Kungsgatan dränktes i papper från alla kontorens papperskorgar. Trafiken lamslogs under timmar och jag kom naturligtvis försent ut till F8. Men vad betydde det en sådan här dag!

Med freden följde det kalla kriget. Satsningarna som gjorts på försvaret under kriget började så småningom bära frukt och flygvapnet stod väl som starkast först omkring 1950. Dessutom har de militära förståsigpåarna alltid varit svårflirtade när det gäller att acceptera tanken på varaktig fred.

För oss i mikroperspektivet gällde det främst att bli utbildade till rotechefer och lukta på gruppchefskompetensen. Vår gamle divisionschef Ingemar Wilander hade blivit befördrad till major och chef för aspirantskolan i Ljungbyhed.

Vi fick också byta division och tilldelades andra divisionen där min syssling Kennen Nordenskiöld förde befälet. Kennen var i högsta grad en flygande chef och deltog med liv och lust i flygutbildningen. Han hade dessutom just tillbringat ett par år i USA som biträdande flygattaché och hade i bagaget med sig hem det senaste i fråga om flygtaktik.

Vi fick också byta flygplantyp. J9:an hade under vinterhalvåret ersatts med den svenskbyggda J22:an, "världens snabbaste flygplan i förhållande till spårvidden" i elak folkmun. "I förhållande till motorstyrkan" är ett mera med sanningen överensstämmande omdöme.

Landstället var verkligen en historia för sig. För att spara utrymme i den lilla flygkroppen hade man konstruerat det på ett



J22 såg ut som en mygga med sitt spensliga, smala landställ.

fiffigt, vissa påstår invecklat, sätt. När det fälldes in både vred och vecklade det ihop sig till en liten, liten knut som ploppade in i ett minimalt landställsschakt. En förutsättning för att detta trolleri skulle lyckas var att spårvidden blev den minsta tänkbara. J22:an såg betänkligt vinglig ut på marken men väl i luften var den suverän i sitt slag. Generalen Nils Söderberg, en av flygvapnets legender, lär ha sagt att J22:an var "nödlösningen som blev en succé".

Nöden uppstod när amerikanerna vägrade leverera den beställda J10 Vultee Vanguard och den tilltänkta licenstillverkningen av Messerschmitt Me109 gick om intet. På mindre än två år från "Gå" lyckades flygingenjören och sedermera generaldirektören Bo Lundberg konstruera och bygga nödlösningen kring den enda tillgängliga motorn, den tidigare omtalade olagligt svensktillverkade STWC 3.

Saab kunde inte åta sig tillverkningen. Där hade man fullt upp att göra med licenstillverkning av B5 Northrop 8 A-1 och framtagning av den svenska B17. Saab kunde inte heller delta i konstruktionsarbetet, men åtog sig att bidra med vissa beräkningsarbeten.

Aluminium var en bristvara, så Bo Lundberg och c:o fick ägna sig åt ett flygplan i stål och trä. Man var på Saab inte heller särskilt rodd av Bo Lundbergs tankar på att vissa träpaneler skulle vara bärande. Men så fick det bli.

Undan gick det. Flygförvaltningen beställde den första prototypen i december 1941 och den flög första gången i september 1942 av Olof Enderlein från Försökscentralen. De fem första flygplanen levererades sedan i slutet av 1943 till F9 utanför Göteborg.

Tillverkningen av J22 blev unik i svensk flyghistoria. Bara det faktum att varken Saab eller dess underleverantörer fick störas, medförde att Bo Lundberg fick bygga upp en helt ny organisation inom Flygförvaltningens ram. Som mest arbetade c:a 800 ingenjörer med projektet. Minst 500 underleverantörer av olika slag deltog i arbetet. Alltifrån busstillverkaren Hägglund & Söner i Örnsköldsvik, som gjorde skelettet i svetsad stålrörskonstruktion, till Nordiska Kompaniets möbelfabrik i Nyköping, som gjorde de bärande träpanelerna av björkfanér.

Bara att skaffa en lämplig "fabrikslokal" stötte på problem. Det kom fram att AB Aerotransport (ABA) hade långt komna planer på att bygga en kombinerad verkstad och hangar vid Bromma flygplats. Nils Söderberg, som då var chef för Flygförvaltningens materielavdelning, skrev kontrakt med ABA om att hyra lokalen 1942 och tre år framåt. FFVS, Flygförvaltningens verkstäder i Stockholm, var ett faktum. Där skulle närmare 180 exemplar av J22:an byggas under de tre åren. Restpotten – ett tjugotal flygplan tillverkades i Arboga.

Vi kadetter visste inte mycket om detta gigantiska arbete. Vi var mer intresserade av att så snabbt som möjligt få komma i luften med F8:s nyförvärv. Eftersom vi redan stiftat bekantskap med motorn, blev inflygningen inte särskilt komplicerad. Flygkroppen var betydligt slimmare än J9:ans, vilket medförde att förarkabinen var mycket trång. Å andra sidan nådde man utan svårighet alla reglage. Under körning på marken var sikten framåt starkt begränsad, dels av motorhuven och dels av de kylklaffar som låg runt motorn och som under markkörning måste vara helt utfällda.

Beväpningen låg i vingarna och i vår variant J22B bestod den av fyra 13,2 mm automatkanoner som parvis var skottställda på avstånd mellan 350-450 meter. Man måste alltså krypa ganska nära fi för att få in träff. Men det var vi ju vana vid från J9:an.

Bo Lundberg hade lyckats bra med att snåla in på luftmotståndet. Trots att J9 och J22 hade samma motorstyrka, knallade J22:an fram 100 km/h snabbare än J9:an. Marschfarten låg alltså runt 400 km/h och i dykning kunde man nå svindlande 620 km/h, alltså nästan samma fart som marschfarten på dagens skolflygplan. Vi stormtrivdes dock i vårt nya flygplan. Till protokollet bör kanske antecknas att alla piloter världen över stormtrivs i det flygplan de för tillfället flyger och är fullt övertygade om att det är världens bästa på ett eller annat sätt.

En nyhet i J22:an var syrgasutrustningen av märket AGA. Visserligen hade vi stiftat bekantskap med syrgas i J9:an, men där inskränkte sig utrustningen till en slang som mynnade i ett trämunstycke, som man skulle bita till omkring och andas in genom. Nu flög vi sällan så högt med J9:an att syrgasen behövde användas, så någon rutin arbetades aldrig in.

AGA hade konstruerat en något märklig anordning med en tuta för näsan från vilken, tutan alltså, slangar gick i en ring runt munnen ner i en blåsa, som i sin tur fylldes med syrgas. Avsikten var att man skulle andas in genom näsan och ut genom munnen. Under utandningen fylldes blåsan med färsk syrgas och man kunde börja om igen.

Vi var tillsagda att använda syrgas över 3 000 meters höjd, vilket naturligtvis medförde att syrgasmasken för det mesta låg i en ficka i flygverallen. Det ansågs dessutom inte riktigt sportsligt att fuska med konstlade medel. Efter ett par pass på 5 000 meters höjd sov vi riktigt gott på natten och kunde inte begripa varför vi ibland hade så förbaskat ont i huvudet. Jag bör kanske tillägga att tryckkabinen ännu inte hade gjort entré i svenska flygvapnet.

Kennen Nordenskiöld drillade oss hårt i förbandsflygning av alla de sorter. Anfallsgruppering för att öva upp följsamhet och flygkänsla. Försvarsgruppering för att öva upp målspaningsförmågan och bedömningen av flygbanor. Det sista låter måhända egendomligt. Men om man betänker att flygning i försvarsgruppering innebar att flygplanen flög med ett mellanrum på ett par hundra meter, så var det inte snutet ur näsan att få hela kakan att ändra kurs. De enda kursändringar som gick att genomföra med någorlunda precision var 90 och 180 grader.

90-graderssvängarna gick till så att ytterflygplanet startade manövern med att svänga under och bakom de innanförliggande

Därefter påbörjade de andra flygplanen successivt sina kursändringar. Under det skenbart förvirrade tillstånd som då uppstod, gällde det att bedöma svänghastighet och annat, så att allt såg prydligt ut när förbandet låg på sin nya kurs.

180-graderssvängarna var betydligt mer fartfyllda. Då var det inte längre fråga om ett finlirigt bedömande utan då svängde enheterna på flyglarna brant mot varandra och de med högre taktiskt nummer flög under de med lägre. Även här uppstod ett ögonblick av blanda och ge, men det var kul att se kompisarna susa förbi på kontrakurs.

För att ytterligare pränta in i våra obegåvade kadetthjärnor hur manövrerna skulle utföras, anordnade Kennen cykelövningar (!) på plattan. Mekanikerna tittade förvånat på hur Sveriges hjältar hojade fram och tillbaka utanför hangaren för att då och då samlas i små prydliga högar med cyklar och ben i nystan.

Även i luften inträffade nystan. Löjtnanten Gösta Florman och kadetten Sture Hägg lyckades med konststycket att kollidera mitt ovanför fältet. Båda kravlade sig ur respektive flygplan och landade med fallskärm i närheten av F8. Kollisionspunkten kunde exakt mätas upp med hjälp av Stures ena sko som fallit ner alldeles innanför fältgränsen i närheten av Barkarby kyrka.

Lärargarnityret på divisionen ansåg att Stures oskickliga flygning och bristande begåvning varit upphov till kollisionen. Denna fullständigt missvisande och orättvisa beskyllning grep Sture så djupt att han senare lämnade flygvapnet och gick in i Fortifikationskåren. Längre bort från flygvapnet kan man svårligen komma i försvaret. Från friheten i luften till fästningar i berg. Sture avancerade dock inom sitt nya gebit till ställföreträdande generaldirektör för hela fortifierandet och fick på så vis en senkommen, men dock revansch.

1945 började man bygga en landningsbana på F8. Till slut gick det inte att flyga på fältet som mer och mer började likna en jättelik byggarbetsplats. Divisionen föstes i väg till F14 utanför Halmstad för att inte vara i vägen.

Personligen hade jag intet att erinra mot denna tingens ordning. Båstad, som var den tidens tummelplats, låg inom bekvämt räckhåll. Där disponerade ett par av mina civila kompisar ett sommarhus, som i drönargängets mun kallades Riddarhuset. Invånarna var alla idel, ädel adel med mig som adjungerad katt bland

hermelinerna. Som primus motor fungerade friherren Per Lilliecreutz, en av mina allra äldsta vänner, och han hade bland annat den betungande uppgiften att se till att den skånska filialen alltid låstes för natten. Pelle löste uppgiften på ett rationellt och elegant sätt. Han såg helt enkelt till att han alltid kom sist hem, tillsammans med tuppen.

Kennens syster Brita bodde permanent i Båstad. Brita var på den tiden gift med Ferdinand, prins av Liechtenstein, och det passade ju bra ihop med Riddarhuset. Brita hade också vänligheten att bjuda in Kennen och mig över veck-ändar så allt verkade ordna sig till det bästa på fritidskanten.

I tjänsten väntade dock en fullständigt ofattbar tragedi. Divisionen disponerade en av F14:s väldiga hangarer med tillhörande hangarplatta. Problemet var dock att plattan var smal, för att inte säga för smal.

När flygplanen stod uppställda vid plattkanten med nosarna mot hangaren, var det precis nätt och jämnt man kunde köra mellan de uppställda flygplanen och hangarportarna. Då divisionen skulle köra ut till start, uppstod dessutom ett ganska så besvärande motorbuller, som dränkte alla möjligheter till samtal eller annan kommunikation. När vi hade att passera den smala gatan mellan å ena sidan snurrande propellrar och å andra sidan hangaren, skulle vi alltid följas av en mekaniker i vardera vingspetsen för att hjälpa oss fram. Sikten framåt var obefintlig och att köra i sick-sack var helt uteslutet.

Under en utkörning, när jag kommit ungefär halvvägs, kände jag hur det small till i flygplanet. Jag hade haft ögonen på de snurrande propellrarna någon meter till höger om mig. När jag såg ut mot vänstra vingspetsen såg jag mekanikern där stirra som förlamad på något under flygplanet. Jag såg ner och i vinkeln mellan kroppen och vingen såg jag två ben ligga i kors.

Utredningen visade sedermera att en mekaniker, en ung volontär, hade lämnat linjen med flygplan för att springa in i hangaren efter någon pryl. Halvvägs och mitt framför mitt flygplan hade han plötsligt stannat och träffats av propellern. Han hade inte en chans utan torde ha avlidit ögonblickligen.

Läsaren förstår säkert mina känslor utan att jag närmare behöver gå in på det. Det skulle ta lång tid innan jag skulle komma över det inträffade. Om jag någonsin gör det.

Det rättsliga efterspelet dröjde. Inte förrän vi återvänt till Barkarby sammanträdde domstolen och ute på plattan arrangerades en "visning". Jag fick köra en motsvarande väg mellan uppställda flygplan och hangaren med mina medhjälpare i vingspetsarna. Flygplanet ställdes upp på den punkt som motsvarade olyckstillfallet och rättsens ordförande satte sig i sittbrunnen.

"Här ser man fint", hojtade han och hängde med huvudet utanför sargen.

Kennen hoppade resolut upp på vingen, spände fast domaren, såg till att kylklaffarna var helt ute och slog igen huven.

Jag blev helt frikänd från allt ansvar – men vad hjälper det?

Sommaren rann snabbt undan. Divisionen började så småningom uppträda någorlunda taktiskt i luften och vi förkovrade oss i skjutning både mot luftmål och markmål. Mot slutet började vi också öva jaktstrid, dvs strid man mot man som på von Richthofens tid. Det skulle jag få en viss nytta av innan sommaren var slut.

För att tacka Brita i Båstad för visad gästfrihet under sommaren, passade jag på att under ett av de sista flygpassen i Halmstad flyga över hennes hus som låg en bit utanför Båstad. För att understryka min uppskattning gjorde jag det på betryggande låg höjd och avslutade hälsningen med en långsam roll.

Vad jag hade missat under mina besök var att flygstabschefen, generalen Axel Ljungdahl, bodde något hundratal meter minus i anflygningsriktningen. Vid min avskedsvisit stod generalen ute i trädgården och klippte morgonhäcken. Han kunde inte gärna undgå att bli vittne till mina konster i den högre skolan. Dessutom kunde han på det korta avståndet läsa både flygplanets registreringsbokstav och flottiljnummer. Brottslingen var snabbt och enkelt inringad.

Brita bjöd på avskedsmiddag innan vi skulle återvända hem till Barkarby. Kennen kunde av någon anledning inte delta, utan in på Strands restaurang tågade Brita, hennes mamma Dagmar och en tjusig flygkadett i uniform. Vid ett av borden satt generalen Ljungdahl med sin fru Rut och han reste sig artigt när flygvapenchefens närmaste nalkades.

"Farbror Axel har kanske inte träffat min syssling Ulf", sa Brita.

"Jag såg mest stjärnrten på kadetten häromdagen". sa generalen strängsurt.

"Och jag som trodde att det var pappa", kvittrade Brita. Tablå.

Avskedsrollen kostade mig tio dar i buren, även denna gång med tjänstgöring. Straffet effektuerades dock inte förrän vi återvänt till Barkarby där jag fick återstifta bekantskapen med min gamla cell. Vaktpersonalen höjde på ögonbrynet när jag världsvant och utan uppmaning överlämnade skärp och skosnören före inlåsningen.

Tio dagar innebar att jag måste tillbringa en lördag och söndag i buren. Det var inte något särskilt lockande perspektiv men vad skulle en fattig syndare göra. Jag stålsatte mig och såg fram mot entimmespromenaden med den värnpliktige vaktsoldaten.

Vid frukostdags på lördagen uppvaktades jag oväntat av dag-officeren.

"Kan Du flyga J22?", frågade denne reservlöjtnant i marktjänst.

Om jag kunde. Det var väl det enda jag kunde vid sidan av att sitta i buren.

Det hade tydligen uppstått något sorts missförstånd. F16 i Uppsala hade bytt ut sina J22:or mot det amerikanska jaktflygplanet Mustang, på svenska J26. En amerikansk flygjournalist hade avtalat om ett reportage just denna lördag. Och en på den tiden ledande flygtidskrift, Vingar, hade hakat på. Inom parentes kan



Foto: F16.

"Var är J22-föraren?" Frågar Knut Lindahl, amerikansk korre, förf, Olle Steningar.

nämnas att flygande personal hade ledig lördag på sommarhalvåret medan markpersonalen fick slita och släpa till framåt tolv.

I avtalet ingick också en jämförelse i luften mellan det svenska undret J22 och amerikanen J26. Och J22:an var beställd hos F8 där flottiljadjutanten, som vanligt var, glömt bort saken.

Det brann alltså i knutarna och fången i vakten var den ende som kunde greja äran. Ut ur buren, hopp in i kärran och i sporrsträck iväg till F16. För säkerhets skull på lägsta höjd för att inte slösa tid på stigning.

Journalisterna satt inne i en ordersal och pumpades fulla med uppgifter om Mustangen när jag smög mig upp och parkerade bredvid visningsobjektet. Ingen hade märkt F8:s fadäs.

Efter en stund kom en liten grupp ut ur ordersalen, anförd av flottiljchefen Knut Lindahl. Gruppen stannade framför J22:an och CF16 såg sig omkring.

"Var är J22-föraren", gläfsste han irriterat.

"Här överstelöjtnant", sa jag, "kadett Björkman anmäler sig", la jag till i sista stund.

"Ska kadetten flyga J22:an", sa Knut Lindahl, uppenbart förvånad.

"Ja, överstelöjtnant", sa jag, fast jag inte hade den blekaste vad det hela handlade om. Så mycket förstod jag ändå att jag måste hålla god min i elakt spel för att rädda F8:s anseende.

"Jasså, jaha", sa CF16 med en ocean av förvirring och ett stänk av besvikelse i rösten. Man kunde nästan höra honom tänka: hur f-n kunde dom skicka hit en osnuten kadett.

"För säkerhets skull", sa flottiljchefen med tydlig adress till mig, "för säkerhets skull går jag igenom programmet en gång till. J26, som flygs av löjtnant Olle Steninger och J22, som flygs av kadetten här (en flyktig gest mot den obetydlige) ställer upp på linje där ute på flygfältet med uppsikt på mig. När jag ger tecken så här (överstelöjtnanten tog av sig mössan, höll den rakt upp och fällde ner den mot marken) startar ni och stiger till 3 000 meter rakt över fältet. Väl uppe på höjd planar ni ut och vingtippar.

J22 börjar därefter uppvisning i avancerad flygning i sju minuter, följd av J26 som också disponerar sju minuter.

Har kadetten sitt uppvisningsprogram klart för sig?"

Hjälp, tänkte jag, men vad gör man inte för flottiljären.

"Ja, överstelöjtnant", klämde jag fram.

"Därefter samling i rote med J26 som rotechef. Ni kommer in

över fältet och när ni ligger rakt över bryter ni 90 grader åt var sitt håll, flyger på rakkana i 60 sekunder, svänger tillbaka med vänstersväng 180 grader. När ni ligger mitt för varandra på kontrakurs, går ni in i kurvstrid.

Har kadetten verkligen varit med om kurvstrid?"

Jag erinrade mig snabbt mina två pass i Halmstad.

"Ja, överstelöjtnant", kunde jag svara utan att rodna.

Knut Lindahl tittade misstänksamt på mig.

"Striden är över när en av er har kämpat sig in i skjutläge bakom den andre."

Olle Steninger och jag skakade hand och äntrade våra flygplan. Jag sände flottiljadjutanten på F8 en och annan inte helt vacker tanke.

Tidningen Vingar skrev sedan ett fylligt reportage om det som komma skulle. Man bad också mig att i ett kommande nummer skriva ner mina egna intryck från evenemanget, så varför inte låta kadetten berätta? Detta stod att läsa i Vingars julnummer 1945:

"Så stå vi då på startlinjen. Vi ha tidigare kommit överens om, att inte använda någon övereffekt under stigningen och i den kommande luftstriden inte heller använda oss av vingklaff för att öka flygplanens vändbarhet. För kontrollens skull kör jag upp motorn en gång till. Just då går starten och jag kommer en aning efter. J22:an accelererar dock snabbare än Mustangen och jag är snart ikapp. Jag får in stället först och lägger J22:an i en svag vänstersväng och finner till min glädje att jag ligger en bra bit över J26:an. Men säg den glädje som varar beständigt! Mustangen kommer med fruktansvärd kraft och efter en stund kan jag se silhuetten av min motståndare avteckna sig ett gott stycke över horisonten och därmed över mig.

Jag ligger på exakt bästa reglementerad stighastighet, med varv och kompressortryck på de exakt rätta värdena. 22:an stiger kraftigt och höjden ökar mer och mer, men jag är slagen – inte med stor marginal, men dock tillräckligt. Ett par sekunder efter det jag sett 26:an gå ut i planflykt, kan också jag skjuta fram spaken. Under mig ligger fältet som en liten grön plätt och jag mer anar mig till än ser den lilla grupp av åskådare som står där. Enligt programmet skall jag nu göra en uppvisning i avancerad flygning på lägsta höjd, varför jag i en vid sväng dyker ned mot fältet. Under stigningen har jag i tankarna skisserat upp ett program, som jag nu



Efter väl förrättat värv.

efter bästa förmåga söker genomföra. Som avslutning gör jag en topproll, som för mig upp mitt över fältet och jag kan se 26:an dyka ned för att utföra sin del av programmet, även det avancerad flygning.

Här på "första raden" kan jag i alla detaljer följa min motståndares manövrer och när han avslutar det hela med en perfekt looping, måste jag erkänna för mig själv att även den här ronden gått utan poäng för mig.

Sista ronden börjar. Vi ha samlats i rote och på tecken från min antagonist går vi ut åt var sitt håll. Efter en minut svänger jag runt och spanar ivrigt framåt. Någonstans långt framför mig har 26:an gjort samma manövrer och avståndet mellan oss kryper ihop med ungefär 250 meter i sekunden. Men där är han! Snett fram till vänster ser jag en liten prick, som snabbt växer allt större och större. I ett nu är vi mitt för varandra. Jag vräker omkull 22:an och drar runt den för allt den är värd. Black-ouden kommer smygande som en dimma om hösten, men jag kan i alla fall urskilja 26:an i dunklet. Vi ligger i brant sväng mitt för varandra och nu gäller det vem som kan svänga bäst och komma i stjärten på den andre. Förvånansvärt snabbt och till min stora förtjusning åter sig 22:an

allt närmare och närmare Mustangen och efter ytterligare ett par varv är saken klar. Jag kan utan svårighet hänga kvar i stjärten på 26:an och i samma ögonblick som den ger upp kampen och går rakt ut, ger jag den en sista salva – avlossad i min fantasi.

Sida vid sida dyker vi ner mot fältet, gör en sista överflygning på lägsta höjd och går sedan in för landning. Det roliga är slut. Så småningom kan jag starta igen och vända nosen mot hemmafältet. Jag är fortfarande en smula upprymd när jag går in i trafikvarvet över min bas och presterar sedan en av de sämsta landningar jag någonsin gjort. I dubbel bemärkelse är jag nere på jorden igen och den spännande kampen mot Mustangen är ett minne blott.

Barkarby den 29/9 1945

Ulf Björkman

Flygkadett"

Under inkörningen på F16 stod en del folk och applåderade. Flottiljchefen tog mig till och med i hand och tackade för jobbet. Journalisten från Vingar var helt i trance och ville bjuda på lunch på Gillet inne i stan. Jag måste tacka nej med hänvisning till att jag redan var bjuden på vatten och bröd nere i Barkarby. Ja, det sista sa jag inte förstås.

Vistelsen i buren tog slut och strax efteråt även GFSU:2. Vi hade nu utbildats till rotechefer i luften och luktat på gruppchefsskapet. Nu väntade Flygkadettskolan i Uppsala för den sista avslipningen inför officersexamen.

F20, Kungl Flygkadettskolan

1936 års försvarsordning innebar att flygvapnet fick ta hand om sin egen officersutbildning. Tidigare hade officerarna rekryterats från armén och marinen. Den grundläggande officersutbildningen skulle äga rum vid flygvapnets egen kadettskola som förlades till Ljungbyhed. Den gamla Flygskolkåren från 1926 råkade ut för sitt första namnbyte och fick det ståtliga namnet Kungl Flygkrigsskolan.

Kriget medförde dock att antalet flygelever drastiskt måste utökas. Kadettskolan fick inte längre plats på Ljungbyhed och 1944 flyttades den till Uppsala där den samordnades i administrativt hänseende med F16. För att markera Kungl Flygkadettskolans självständiga ställning gavs den också ett flottiljnummer – F20. F19 var, som alla flygvapenfans vet, upptaget av frivilligflottiljen under finska vinterkriget.

Den grundläggande officersutbildningen var uppdelad på två läsår. När vi aspiranter ryckte in på F20 på hösten efter GFSU:1 fick vi, förutom befordran till furir, också dra på oss officersuniformen. Som aspiranter var vi iförda de värnpliktigas uniform med ståndkrage. Officerarna bar skjorta och slips. Uniformsmodellen är fortfarande i bruk, men används väl nuförtiden endast vid trupparader och liknande högtidligheter.

Vi bodde två och två. Jag fick Ted Boheman som rumskamrat och eftersom vi inte bara var studentkamrater från Hum i Sigtuna utan även bott på samma elevhem, behövdes ingen närmare presentation. Janne Winther, som var reservofficersaspirant, skulle inte göra sin kadettskola förrän på sommaren mellan våra läsår. Reservarnas utbildning var alltså kraftigt komprimerad.

Vi yngre kursare höll till i den ena av kadettskolans två förläggningsflyglar. I den andra härskade vår äldrekurs, som vi sett på avstånd under vår flygutbildning i Ljungbyhed, då kadettskolan fortfarande låg kvar där.

Äldrekursen skulle komma att inta en dominerande del av vår tid. I varje fall på fritid. Det ansågs på den tiden att kamratuppfostern var den bästa fostran. Äldrekursen ställde upp en rad regler för oss yngre som prompt måste följas. Så till exempel fick vi på väg in i kadettmässen inte beträda vissa gångar eller trappsteg. De var reserverade för den mäktiga äldrekursen.

Den eländige yngrekursaren skulle alltid ha en, helst oanvänd, tändsticksask i fickan, beredd att när som helst erbjuda den äldre eld. Detta skulle göras så att tändstickan hölls mellan pek- och långfingret med lågan mot handens översida. Äldrekadetten skulle bekvämt kunde ta stickan och efter väl förrättat värv lägga den använda stickan i yngrekadettens nu kupade hand. Gjordes det fel, fick man stå där med sin brinnande sticka tills det sved i skinnet.

Vidare skulle man alltid ha en bländvit, ren näsduk till hands. Putsen skulle vara föredömlig, skorna borstade under hålfoten, ni minns. Håret välansat och rakningen perfekt. Det senare var väl enklast att uppnå. Vi hade i bästa fall något litet fjun att visa upp.

Bröt man mot någon av bestämmelserna, fick man passa upp i äldrekadetternas mäss, uträtta ärenden varav det vanligaste var att åka in till Uppsala C och förköpa tågbiljetter så att de mäktige inte behövde stå i kö avresedagen.

Övervakningen av vår vandel sköttes av äldrekursens Mäktigste Råd där Mäktigste Man presiderade. Till sin hjälp hade MM bland andra Förste och Andre Livare, vars uppgift var att bestämma och verkställa livningen, dvs bestraffningarna samt Fine Man som ansågs särskilt lämpad att bibringa oss usla någorlunda vett och etikett.

Frampå höstkanten vidtog en allmän livning som syftade till att rena oss yngre och göra oss värdiga att upptagas i kadettkretsen. Många rykten gick kring denna vidunderliga procedur och det ena hemska perspektivet efter det andra målades upp. När det kom till kritan var det alls inte så farligt. Vi fick iförda endast overall, krypande i en gång uppförd av stolar och filter, ta oss till ett antal stationer där vi fick besvara tämligen beskedliga frågor. Gången mynnade sedan ut vid bassängkanten i simhallen, där vi alla drullade i.

Efter livningen utbröt en storartad fest och vi var äntligen att betrakta som mänskliga varelser igen. Men reglerna kvarstod och brotten bestraffades. Dock inte så strängt.

Mången må kalla detta pennalism. Det var dock västanfläktar jämfört med livningarna på arméns och marinens kadettskolor. Vi, som utsattes för det, tog det från den glada sidan, så även våra äldrekursare. Det var helt enkelt fråga om en gammal kadettradition som i flygvapnet under lättsamma former fördes vidare.

F20 disponerade en egen hangar med egna flygplan. Flygplanparken var väl inte alldeles lysande men vi fick komma upp i luften ett par gånger i veckan med Sk12, Focke-Wulf Stieglitz och vår kära Sk14. Förste lärare i flygtjänst var kaptenen Sigvard Beck-Friis, en flygare uti fingerspetsarna. Sigvard excellerade i att låtsas inte kunna de gängse kommandoorden inom exercisen (som ju kom från armén).

"Första pluton, mot avlovade björken med språng linje på stället", är ett exempel på hur kommandot enligt reglementet skulle låta för att ställa upp folk på två led.

"Kadetterna, ställ er bakom varann två och två, ni vet" kommanderade Sigvard.

För att upplösa en avdelning beordrades enligt samma reglemente: "Höger och vänster om marsch". Kaptenen Beck-Friis brukade fundersamt se ut över oss kadetter, tills han efter en tankeanstängning med ljusnande anletsdrag kom på det: "Kadetterna – schas!", åtföljt av handviftning bortåt flygfältet.

Vi startade inte heller i division. Enligt Sigvard skulle vi starta i "Bukett".

Men tro inte att disciplinen luckrades upp! Bakom det till synes förvirrade uppträdandet fanns en fast vilja.

Flygtjänsten vid kadettskolan var närmast att betrakta som en allmän flygträning. Tyngdpunkten i undervisningen låg självklart vid officersutbildningen med en del för oss nya ämnen som taktik, vapenlära och reglements-kännedom. Särskilt det sista ämnet fann jag utomordentligt outhärdligt. Det må kanske förlåtas mig att mina minnesbilder från den teoretiska sidan av åren vid F20 sakta har försvunnit i ett sorts ogenomträngligt töcken.

Trots att flygtjänsten närmast bedrevs för att nödtorftigt vidmakthålla vår flygtrim, innebar den en del nya moment. Vi började så smått att utföra avancerad flygning i förband och då i första hand med Sk12.

Sk12 var en ny bekantskap för oss. Enligt våra mått mätt var det en ganska så gammal knarr som inköpts redan 1936 och därefter tillverkats på licens i Sverige. Livslängden på ett flygplan var ca fem år, sedan var det dags för byte. Flygtekniken gick framåt med stormsteg under de åren och det som var yppersta nytt ena året var redan föråldrat nästa. Vi upplever ungefär samma utveckling nuförtiden inom TV och videoområdet, för att inte tala om dator-tekniken.

Sk12 var dubbeldäckad med stöttor och stag. De två ombord satt öppet utsatta för väder och vind. Vi hade ju erfarenhet från cabriolet-flygning från flygskolan och vi fick på vintern användning för våra björnskinnsöveraller, sälskinnshandskar med höga kragar, pälsfodrade Musse Pigg-skor och sämskskinnsmasker för ansiktet. Den hederliga taltratten kom åter till användning.

Motorn var en åttacylindrig Bramo Sh 14 stjärnmotor på 150 hästar med en gedigen träpropeller framtill.

Vissa motorer var utrustade med ryggförgasare, dvs man kunde flyga på rygg utan att bensintillförseln upphörde. Flygplanen utan ryggförgasare var utomordentligt känsliga för oren flygning. Minsta kaning eller vingglidning fick motorn att bluddra. Bote-medlet var att under ett kort ögonblick gå rakt ut, varvid bränslet bestämde sig för att rinna fram till motorn igen.

Vingglidning var en manöver som vi började briljera med före landning. Man skevade omkull flygplanet och höll upp nosen med motsatt sidroder och spaken bakåt. Roderkombinationen var inte helt ofarlig. Det handlade om början till spinnroder. För att lägga flygplan i spinn krävdes att ta spaken fullt, snett bakåt och ge fullt motsatt sidroder. Det hette också att man korsade rodren. Vingglidning åstadkoms med samma roder fast inte fullt ut. I landningsplanén, dvs höjdminskningen före landningen, tappade man höjd och flygplanet skar som en kniv mot marken. Om man kom in för högt, vinggled man enkelt och snabbt ner till lagom höjd för en säker sättning i höjd med märket. En förfinad variant var vingglidning under sväng. Hade inte motorn stannat förut så kunde man vara säker på att den gjorde det då.

En till synes enkel övning som vi praktiserat redan under flygskolan, och som var särdeles nyttig för flygkänslan och bedömningsförmågan kallades 2x90. Man flög upp till utgångsläge på c:a 400 meters höjd med en ungefärlig lucka till landningsmärket på 500-600 meter och på kontrakurs till landningsriktningen. När man låg mitt för märket, drog man av gasen till tomgång och gick in i glidflykt. Det gällde sedan att utan att röra gasen med två 90-graderssvängar komma in för landning.

Den första 90-graderssvängen förde in på en baslinje vinkelrätt mot landningsriktningen. Från baslinjen skulle man bedöma sista 90-graderssvängen in mot märket så att tre-punktssättningen, dvs huvudhjul och sporre samtidigt tog mark med flygplanet en spännvidd ut från märket. Just i den sista svängen kunde det vara

läge för en liten sväng och vingglidning. Stannade motorn låg man illa till.

Avancerad flygning med den gamla dubbeldäckaren var en upplevelse. Allt gick att göra, framförallt om man hade ryggförgasare. När vi började flyga avancerat i tregrupp var enda kravet att gruppchefen hade ryggförgasare. Att sidoflygplanens motorer bluddrade hade ingen betydelse. Värre hade varit om gruppchefens motor stannat. De var emellertid mycket intressanta och lärorika övningar.

Vi fick också bekanta oss med mörkerflygning. Det finns många som tror att flygning under mörker skulle vara särskilt svårt. Det är klart att innan man prövat på det, så finns måhända ett inbyggt motstånd mot mörkets eventuella makter. Men flygplanen vet ju inte om att det är mörkt och aerodynamikens lagar, hur outgrundliga de än är, äger sin giltighet oberoende av belysningsförhållandena. Liksom allting annat i flygarvärlden är även mörker definierat.

"Om ett obelyst föremål inte kan urskiljas på en kilometers avstånd, skall mörker anses råda", fastställer reglementet och fortsätter med en i flygarkretsar klassisk och ofta citerad sentens, "i tveksamma fall skall mörker anses råda."

Om ni hör någon säga: "för min del anser jag mörker råda", så kan ni för det första konstatera att tänkaren är pilot och för det andra att han är tveksam.

Väl tillvand vid mörker upptäcker man att allting egentligen är enklare än under dager. De viktigaste hållpunkterna är ordentligt belysta, kompisarnas flygplan med sin lanternor syns utmärkt, orienteringspunkter på marken som städer och andra samhällen talar nästan själva om var de finns. För det mesta är det också nästan outhärdligt vackert.

En kväll var jag uppsatt för navigeringsflygning första passet med en Sk14 tillsammans med en kadettkamrat, vilket inte var något ovanligt. Vi brukade ofta flyga två och två. Stackaren i baksätet hade oftast till uppgift att med hr Morses system överbringa och även ta emot längre radiomeddelanden.

På väg ut till flygplanet blev jag infångad av en av lärarna som kort och gott meddelade att det blivit en programändring och att jag skulle assistera på märket. Vi körde fortfarande med märken utlagda på flygfältet, trots att radiokvaliteten snabbt förbättrades.

Under mörkerflygning bestod märket av ett antal lyktor uppställda på ett sinnrikt sätt och där ordergivningen skedde med hjälp av signallampor med olika färg.

Vi skickade iväg flygplanen på första passet och efter en knapp timmes väntan började de första återvända.

Plötsligt hände det. En Sk14 under sista delen av inflygningen dök oväntat rakt ned och ett eldsmoln slog ut vid nedslaget. Räddningsbilarna ryckte snabbt ut men det var förgäves. Båda de ombordvarande kadetterna hade omkommit. Det var första gången som jag på nära håll bevittnat ett flyghaveri och också första gången som jag sett kamrater omkomma. Redan under sommaren som gått hade vi förlorat våra första kurskamrater, men det hade på något sätt varit överkligt. Sammanlagt skulle vi under åren förlora 27 kamrater. Vi var 119 aspiranter som vårdagen 1944 tog emot våra vingar och facit skulle bli att nästan var fjärde av oss skulle stupa under flygning. Jag har ibland snuddat vid tanken hur vi skulle ha reagerat om vi då vetat vad som komma skulle.

Flygningarna för kvällen avbröts genast och utredningen skulle börja omgående. Alla som kunde tänkas bidra med något av värde för kommissionen, fick stanna kvar nere i hangarområdet. Dit hörde vi som stått på märket.

Under tiden spreds ett rykte bland mina kamrater att jag varit en av dem som omkommit. Jag skulle nämligen flugit det flygplan som havererat. Min rums- och studentkamrat Ted Boheman gick så småningom till sängs med, som jag hoppas, ganska blandade känslor.

Vi fick vänta ganska länge nere i hangaren innan beskedet kom att förhören skulle hållas först dagen därpå. Någon gång efter midnatt kom jag indånande på mitt rum. Vi var inte särskilt finkänsliga på den tiden och överdriven hänsyn till kamraters nattsömn ansågs sällsynt fjantigt. Vi brukade dessutom sova så djupt att endast vilda hästar kunde dra oss vakna vid annan tidpunkt än den vanliga. Knappt då heller förresten.

Att slänga upp och igen dörren med en kraftig smäll, tända alla tillgängliga lampor, kasta av vapenrocken och tappa tandborstglaset av plåt i handfatet var ett ögonblicks verk. Halvvägs genom borstningen råkade jag i spegeln se Ted sitta kapprak i sängen och stirra på mig som vore jag ett spöke. Det var för övrigt precis vad Ted trodde att jag var.

Efter en rundlig tid lyckades jag förklara situationen för Ted. Jag

levde fortfarande och han fick finna sig i att dras med mig en tid till.

Efter ett uppmuntrande "fan också" somnade Ted in igen.

När vi kom tillbaka till kadettskolan efter det andra, händelserika sommarhalvåret på F8, befordrades vi till sergeanter. Tyvärr ändrades i samma veva gradbeteckningarna och vi äldrekadetter fick två fula sergeantvinklar i stället för den elegantare, smala galonen runt ärmen som en antydning om den bredare fänriksgalonen som hägrade efter examen på vårkanten.

Vår nya status som underofficerare satte bland annat sina spår i städningen. Vi behövde inte längre bädda våra sängar, det skulle ombesörjas av civilanställda vaktmästare.

Det hade varit enklare att bädda själv. För att underlätta vaktmästarnas arbete – och kanske också lufta sängkläderna? – skulle vi sträcka och stoppa om underlakanet, fluffa upp kudden och rulla ihop påslakanet med inneboende filt till en sorts rulad förankrad i fotändan. Vaktmästarens jobb bestod alltså i att rulla ut ruladen och stoppa om på sidorna.

Men vi var trots allt äldrekadetter och hade ansvaret för fostran av en skara mindervärdiga yngrekadetter. Vår Mäktigste Man Bertil Stieberth – en polare från F8 – och det övriga Mäktigste Rådet (där jag för övrigt ingick som Fine Man) bestämde sig för att med milda och rättvisa händer föra de vilsekomna tillrätta. Vi skulle minsann inte smådj-s med våra stackars små som våra äldre hade behandlat oss! Så småningom insåg vi dock att det, för deras eget bästa, var absolut nödvändigt att ta i med hårdhandskarna.

På äldrekursen fick vi ytterligare en flygplantyp att leka med, nämligen J8 Gloster Gladiator. Det var ett dubbeldäckt, dock ej öppet, ensitsigt jaktflygplan som varit i aktiv tjänst vid F8 åren 1937-1942. En division hade också ingått i frivilligflottiljen F19 under vinterkriget 1939-1940.

Nu var lufthavets forne härskare nedklassad till övningsflygplan på kadettskolan. Motorn var en stjärnmotor Bristol Mercury på 600 hästar och som kunde riva upp farten i imponerande 375 km/h. Kunde man göra allt med en Sk12 kunde man göra ännu mer med denna avbeväpnade och lätta jaktknarr. Det var ett riktigt Biggles-flygplan!

Motorn tillhörde den bluddrande kategorien och hade en sär-

skild förkärlek för att stanna i orena, branta svängar. Detta i kombination med flygtygets suveräna vingglidegenskaper kunde ge upphov till intressanta flyglägen.

Jag minns en gång när jag i full fart kom in över märket, snitsade runt i en brant sväng och samtidigt gick in i en äventyrlig vingglidning under sväng. Motorn stannade naturligtvis ögonblickligen och typenligt.

I min iver att snäva till landningsvarvet och sätta mig prydligt bredvid märket, märkte jag inte att propellern bara vispade runt, påhejad av fartvinden. Sättningen blev aningen hård vilket väckte den slumrande motorn. Med ett vrål drog den i gång och lyfte upp Gladiatoren till nära nog trafikvarvshöjd igen. Jag hade glömt att dra tillbaka gasreglaget och mina kamrater på märket visade en opassande munterhet åt min imitation av studsande groda.

Överflyttningen till äldrekursens flygel medförde att jag fick en ny rumskamrat. Holger Hanson tillhörde en stor syskonkull fallen efter en gruvingenjör i Stråssa. Pappa Hanson hade meddelat sin stora barnaskara att familjens ekonomi bara räckte till att ge ungarna realexamen. Därefter fick de minsann klara sig själva.

Efter en nödortfåg realexamen mönstrade Holger på en av Amerikalinjens fartyg som smörgåsnisse. På en av resorna medföljde Spaniens minister i Sverige och han fäste sig så vid den pigge lille lintotten, att han erbjöd Holger att ta tjänst vid beskickningen som betjänt-chaufför.

Under åren hos spanjorerna lärde sig Holger inte bara spanska, han – hör och häpna – läste också in studentexamen vid Hermods korrespondensinstitut!

Med examen på fickan sökte och kom Holger in på aspirantskolan. Han var några år äldre än vi andra men det märktes minsann inte. Holger var alltid full av upptåg och la sig i det mesta, slängd i käften som han var. Hans begåvning låg mer åt det praktiska hållet än det teoretiska. Det finns ett gammalt militärt omdöme som klassar en person som "fältmässig". Holger var i högsta grad fältmässig, så till den grad att jag undrar om han hade klarat nutidens sofistikerade DMT-test. Om en sak roade honom, kunde han arbeta halvt ihjäl sig. Icke roande ting, som till exempel att vända papper i stabstjänst, befattade han sig överhuvudtaget inte med.

En av Holgers otaliga bröder var sjökapten och han hälsade på

oss under en fransysk visit i Sverige medförande, inte en flaska, utan en hel låda minst tolvstjärnig konjak. Holger mutade snabbt vår vaktmästare med en del av innehållet och stoppade helt sonika in lådan under sängen. De, som Holger ansåg värdiga och det var många ty Holger var en generös natur, inbjöds före lör- och söndagsmiddagarna (och andra högtidliga tillfällen, som inte var få) att hos oss intaga en matsup i denna yppersta av franska konjagare.

En del av vår vinterövning var förlagd till Storlien där vi inkvarterades i Högfjällshotellets gamla avdelning. Vi väckte en del uppmärksamhet bland de övriga gästerna genom att våra lärare anbefallde militär ordning. Vi skulle ställa upp utanför rummen för såväl morgon- som kvällsvisitation precis som i Uppsala och tiderna var desamma. Revelj kl 06.00 och tystnad 22.00.

Holger fick naturligtvis nästan omedelbart kontakt med en ljuv varelse i hotellets serveringsstab och blev en kväll inviterad till personalens dans. För fältmässige Holger var detta inget problem. Han stod prydligt uppställd utanför dörren vid kvällsvisitationen och stökade sen till sängen med kuddar och annat så att det såg ut som om någon låg där.

Frampå morgontimmarna väcktes jag av enorma snarktrumpet. När jag gluttade ner från min överslaf i våningsängen, såg jag Holgers lintott alldeles under mig och resten av Holger sittande på en stol vid huvudändan på sin säng.

Ett par kraftiga ryck i lintotten väckte Holger nödtorftigt.

"Gå och lägg Dig", sa jag.

"Kan inte", sa Holger "det ligger någon där."

Vinterövningens egentliga ändamål var att förnya vår kunskap i konsten att överleva i fjällvärlden och att lära oss hitta bland fjälltopparna från luften. Våra flygplan stod parkerade på Frösön och efter några dagar fick vi beskåda Storlien från ovan.

Vid ett tillfälle gav sig hela kursen iväg på besök i Trondheim. Det var för övrigt flygkadettskolans första utlandsbesök efter andra världskriget. Tyskarna hade byggt ut flygfältet vid Værnes till en storflygbas med järnväg runt om för underhållstransporter. Banan var flera tusen meter lång. Den längsta vi någonsin sett och landat på.

Lunchen fick vi serverad på officersmässen och vi gjorde stora

ögon då vi såg att de efter kriget fattiga norrmännen hade behållit tyskarnas servis. Det var med blandade känslor som vi åt på tallrikar prydda med den tyska örnen klamrande sig fast på hakkorset. Några av oss smög förstulet ned en askkopp eller ett kaffekoppsfat i fickan som souvenir.

Hemma i Uppsala började våren nalkas och med den även slutet på ungdomsårens ansvarslösa tillvaro. Till traditionen hörde ett årligt magnifikt kalas i det Wallenbergiska hemmet vid Blasieholmstorg. Pappa Marcus hade sönerna Marc "Boy Boy" och Peter och mamma Marianne hade barnen Oscar och Catharina att ta hand om. Vid det som skulle bli det sista kalaset, hade Catharina ett allvarigt problem. Hon var förälskad i en av mina flygarkamrater och ville enligt den tidens sedvänja via en sorts ambassadör få reda på hur landet låg.

Catta och jag satt i ett burspråk vettande mot Strömmen, och diskuterade med stort allvar detta kärleksproblem. Då kom mamma Marianne – tant Jana – ångande. Hon hade inte den ringaste förståelse för att hennes ögonsten satt inbegripen i ett i hennes ögon intimt samtal med en suspekt ung flygare. Med Wallenbergsk kraft kastade hon ut mig. Jag satte mig på kajen utanför Grand Hotel och begrundade mitt öde när Catta kom och satte sig bredvid mig. Vårt fortsatta samtal avbröts abrupt av tant Jana, som iförd morgonrock och papiljotter växte upp bland oss. Tant Janas utskällning stördes något av att den tidens motionsapostel, Ernst Killander, kom cyklande förbi klockan tre på morgonen. Han hälsade med en viss förvåning på finansvärldens leading lady, men fortsatte utan vidare avbräck.

Tant Jana tog sin dotter i kalufsen meddelande att Ulf Björkman för all framtid var portförbjuden i det Wallenbergiska hemmat.

Varför berättar jag nu denna udda episod? Jo, cirka 20 år senare var kung Gustaf VI Adolf bjuden på middag till den Wallenbergiska familjen på Täckas Udden. I inbjudan ingick också den vakthavande adjutanten, vilken råkade vara undertecknad. I bilen på vägen in från Drottningholm berättade jag för kungen om mitt senaste besök hos familjen Wallenberg. Det borde jag inte gjort. Kungen började skrocka oroväckande och en odygdig glimt tändes i hans ögon. När vi ankrade upp utanför Täckas Udden, sa kungen till mig att stanna kvar i bilen. Han måste kolla med värdinnan om han fick ta med sig en obskyr person i det oförvit-

liga hemmet. Efter några minuter kom en tjänsteande ut och meddelade att jag var välkommen in. Diskussion pågick dock om jag skulle få delta i middagen eller äta köket. Det var fråga om en herrmiddag och alla Wallenbergs pojkar med min skolkamrat Curt Nicolin i spetsen beslutade in plenum, att eftersom kungen lagt ett gott ord för mig, borde jag få sitta med vid bordet – som vanligt närmast köksdörren. Stor del av middagskonversationen handlade om min egentligen opassande närvaro. Kungen var i sitt esse och framhöll vid ett par tillfällen att han borde vara noggrannare i sitt val av adjutanter. Kvällen blev således osedvanligt lyckad.

Officersexamen nalkades med stormsteg. Jag såg inte fram mot den dagen med någon större glädje. Jag hade i vanlig ordning drullat till det och visste inte om jag skulle bli godkänd överhuvudtaget.

För att rätt kunna utnyttja studentlivets alla begivenheter hade jag skrivit in mig vid Uppsala universitet och hamnat på Stockholms nation. Det var litet knepigt att kombinera det fria studentlivets fröjder med kadettskolans krav på tider. Jag blev medlem i både Orphei Drängar och Juvenalorden. Särskilt det sistnämnda sällskapet sammanträdde på osannolikt udda tider. En sammankomst bestod till exempel av ångbåstsur på Mälaren. Fyllerister betalade 15 kronor för lunch, två supar, en konjak och en dubbel lätt. Nykteristerna avkrävdes 20 kronor för lunch med ett glas mjölk. Väl iland fortsatte ordenskapitlet med gask på någon nation och ve den som svek!

Efter just en ångbåstsur gjorde jag ett försök att smyga mig in genom flottiljvakten klockan två på natten. Vakten tittade medlid-samt på mig och sa att jag skulle anmäla mig för kadettskolans dagofficer klockan sex på morgonen.

Löjtnanten Gösta Blomberg satt oförskämt pigg och nyter på sin expedition och väntade på mig.

"Skriv på här", sa han.

"Här" var ett fullständigt ifyllt förhörsprotokoll, med alla uppgifter om min person, mina föräldrar och ett erkännande att jag utan giltigt skäl hade kommit fyra timmar försent. Ett litet exempel på Göstas effektivitet.

Det tog högt räknat fem sekunder att rita ner bomärket och rättsmaskineriet var igång.

Maskineriet klämde efter någon tid fram åtta dar i buren – två dar per timme. Även denna gång med tjänstgöring, men på lördagen och söndagen fick jag vackert promenera med en snusig värnpliktig och beundra lövsprickningen på flottiljens träd.

Trots att jag examensdagen fick visa mig på styva linan inom två av mina bästa gebit – under flygdelen ledde jag en tregrupp Sk12 i avancerad flygning och under det avslutande exercispasset förde jag befäl över kursen – kände jag mig inte väl till mods.

Betygsutdelningen skedde i utgångsordning och vi var inte många kvar när mitt namn ropades upp. Generalen Nordenskiöld rörde inte en min när han lämnade över mitt examensbevis. Jag hade tappat massor med poäng på mitt nedsatta uppförandebetyg. De åtta dagarna i buren strax före examen hade resulterat i en femma i stället för det praktiskt taget obligatoriska betyget tio. Jag gick visserligen inte ut sist på kursen men bra nära. Farbror Bengt var inte alls nöjd.

F16, Kungl Upplands flygflottilj

Efter en del turer blev det klart att jag skulle placeras på F16 efter officersexamen. Egentligen skulle jag ha fösts iväg till F15 i Söderhamn men en av mina kamrater Karl-Erik Rahm, som placerats på F16, var född i Söderhamn och ville gärna tillbaka dit där barn han lekt. Vi bytte alltså bakom ryggen på cheferna med hjälp av en handläggare på flygstabens personalavdelning.

F16 hade satts upp 1943 och övertagit det flygfält som Väg- och Vatten hade påbörjat för Uppsala stad. 1944 var den första divisionen färdig och utrustad med J22, den flygplantyp som med sådan framgång flögs av Fritz Crona. Redan året därpå fick F16 som första flottilj det amerikanska och legendariska jaktflygplanet P-51 Mustang, som främst gjort sig känt som eskortjaktflygplan under de allierades bombningar av Tyskland.

50 flygplan köptes på ett bräde för den facila summan av US dollar 70 000 per styck, vilket i den tidens valuta motsvarade drygt 300 000 svenska kronor. Fyra av flygplanen var redan internerade i Sverige och de resterande flögs hit av flygglada amerikanska piloter så att en del stockholmsbor därav stördes. Bland annat upptäckte amerikanerna snabbt att Västerbron var som gjord för busflygning. Men, som alla torde ha klart för sig vid det här laget, så varken var eller är det någon sport att flyga under det schabracket. Det finns intressantare broar i stans närhet. Skurubron till exempel.

Väl i Sverige fick flygplanet beteckningen J26 och det skulle stanna på F16 i sju år, en ovanligt lång period för ett propellerflygplan. Motorn var en Rolls Royce Merlin på 1 650 hästar. Det var en rak motor med tolv cylindrar och den gav Mustangen dess karakteristiska utseende med den långa nosen. Propellern var fyrbladig med en stor skål framtill för att nedbringa luftmotståndet. Denna så kallade spinner målades i divisionsfärgen och gav en extra touch åt flygplanet.

Beväpningen utgjordes av sex 12,7 mm kanoner men den stora nyheten var gyrosiktet. Tidigare fick man höfta till avståndet till målet och på ett ungefär ta ut framförhållningen. Med gyrosiktet fick man en nära nog exakt hjälp vid siktningen. En ljusprick projicerades i siktesglaset och runt pricken grupperade sig sex små ruteräss. Innerspetsarna på ruterässen bildade en cirkel och

med ett vridhandtag, som var en del av gasreglaget, kunde man öka eller minska diametern på cirkeln. Med ett vred ställde man in målets spännvidd och sedan var man klar att inhösta luftsegrarna.

Det var ju nästan för enkelt. I teorin alltså. Allt man behövde göra var att lägga siktespricken på målet, ringa in målets vingspetsar med ruterässen (för att mäta avståndet) och trycka på avfyringsknappen. Det var bara det att när man låg i sväng så halkade ruterässen i väg åt motsatt håll och när man då svängde på litet brantare för att få upp pricken på målet, halkade f-nskapet undan en bit till. Det var gyrona i siktet som beräknade framförhållningen med hänsyn tagen till egen svänghastighet och avståndet till målet. När man äntligen svängt till så att pricken låg på målet och kunde minska på svängen, då for ruterässen iväg åt andra hållet. Jösses, vad vi jobbade i början. Till slut lärde vi oss knepet – att fast, men ändå försiktigt, lägga pricken en bit bakom målet, för att när vi sedan flackade ut svängen kunna se pricken vandra upp på rätt plats.

J26:an hade också ventil för g-dräkt, men det skulle dröja än innan den nymodigheten vann insteg i flygvapnet. G-dräkt är en sorts långkalsonger med blåsor över magen, efter låren och vader-na. Blåsorna fylls med tryckluft när piloten svänger brant och utsätter sig för g-krafternas angrepp, som försöker pressa blodet ur hjärnan och ner i mellangärdet och benen. Vissa flygplan hade också askkopp, men de monterades snabbt ur.

En annan stor nyhet var att vi äntligen fick ett användbart syrgassystem. Med J26:an följde en ordentlig syrgasmask som vi, från det vi körde ut till start till efter landning, alltid hade fastspänd framför ansiktet. Masken täckte halva ansiktet från näsroten ner runt hakan och i princip används samma typ av mask än i dag.

Själva syrgasen levererades på efterfrågan. Vid inandning uppstod ett tryckfall i systemet som öppnade en ventil som i sin tur pytsade ut erforderlig mängd syrgas. Detta demandsystem minskade drastiskt åtgången på syrgas jämfört med tidigare system, där syrgasen strömmat fritt genom slangarna i ett ständigt flöde.

I syrgasmasken satt mikrofonen till ultrakortvågsradion – UK. Även denna var en nyhet för oss kortvågstöntar. Med UK:s hjälp kunde man plötsligt börja använda begreppet radiotelefoni. Ljudkvaliteten var perfekt och genom att mikrofonen satt i syrgasmasken avskärmades yttre ljud som t ex motorbuller. Räckvidden var

väl inte så där över sig, men bara man flög tillräckligt högt kunde man nå långt.

Borta var också det evinnerliga vevandet för att få igång motorn. I Mustangen lyfte man enkelt på en switch med långfingret för att få motorn att gå runt. Med närliggande pekfinger kliade man under tiden en annan switch som snapsade motorn i lämpliga mängder.

Starten var litet knepig. Förutom att den långa nosen skymde sikten framåt, ville flygplanet gira kraftigt åt vänster beroende dels på att den kraftiga luftströmmen från den stora propellern blåste stjärten åt höger och dels på den starka motorns gyralkrafter. För att hålla kursen måste man trimma ut sidrodret 5 grader åt höger och se till att sporren var låst. Det åstadkom man genom att hålla spaken längst bak. Då låstes sporren i läge rakt fram. Det gällde dock att i tid föra fram spaken så att inte flygplanet lättade för tidigt.

Bara några veckor efter det att jag börjat på F16 inträffade ett haveri av den anledningen. En flygelev under inflygning hade missuppfattat instruktionerna och höll spaken helt bakåt under hela startförloppet vid sin första start. Flygplanet lättade, steg rakt upp, vek sig och slog ned med nosen före. Flygeleven omkom.

Väl i luften tuffade J26:an fram som ett strykjärn. En utmärkt plattform för vapnen och utmärkt stabil för instrumentflygning. Dessutom medförde stabiliteten att J26:an var som gjord för avancerad flygning i förband. Att som sidoflygplan åka runt i looping eller roll var en ren fröjd. Den starka motorn gjorde att det var barnsligt enkelt att hålla platsen i formeringen.

Jag skulle vilja påstå att flygvapnet med J26 Mustang tog ett stort steg framåt, inte bara tekniskt utan även taktiskt. Ett steg fullt jämförbart med det till jet-drift.

Mustangen var som sagt utomordentligt lätt att flyga på instrument. Förutom stabiliteten var den försedd med det allra senaste i fråga om gyroinstrument. Både kursgyrot, som visade vilken kurs man flög på och horisontgyrot, som med ett litet miniatyrflygplan visade flygplanets läge i förhållande till horisonten, var utomordentligt tillförlitliga.

Gyrona var emellertid ytterligt känsliga för stötar. Det var det pris man fick betala för det finmekaniska precisionsarbetet. Eftersom vi flög från gräsfält, var både utkörning före start och inkörning efter landning en ganska så gumpig resa. För att inte gyrona

skulle ta skada under terrängkörningen, skulle de vara låsta i neutralläge under vistelse på marken. Det gällde alltså att komma ihåg att frigöra dem före start och kolla att kursgyrot visade rätt. Denna låsanordning höll på att kosta mig livet.

Jag skulle flyga ner till Såtenäs för att hälsa på Janne Winther, som tjänstgjorde där som reservfänrik. Janne hade tillsammans med en kompis, Maurice de Verdier, utvecklat ett särskilt system för tvättbombning som jag kanske kunde tillämpa ute hos mina föräldrar i Stockholms skärgård. Det var alltså fråga om ett seriöst studiebesök.

Maurice far var VD för ett stort företag på Vargön några mil från Såtenäs och bodde i en förnämlig chefsvilla i närheten i fabriksområdet. Maurice och Jan buntade varje vecka in sina smutskläder i en fallskärmspåse, som sedan fälldes från luften, med en med tiden allt säkrare träffsäkerhet, på gårdsplanen. När Maurice sedan besökte hemmet över nästkommande veck-ända, var allt tvättat, nystruket och doftande.

För ovanlighetens skull fick jag disponera en Mustang för transporten och jag gav mig i väg glad i hågen. Någonstans i Arbogatrakten tornade ett jättelikt cumulunimbusmoln upp sig. Jag hade att välja på att gå runt det – vilket skulle ha kostat mig några minuter – eller gå rakt igenom. Med tanke på Mustisens fina instrumentegenskaper var det ett lätt val.

Gyrona visade att jag låg perfekt i planflykt och på stabil kurs. Plötsligt snurrade flygplanet till och jag upptäckte ögonblickligen med hjälp av grundinstrumenten – de gamla kära girindikatorn, kulan och variometern – och fartmätaren att jag låg i vänsterspinn. Jag gjorde också en annan upptäckt. Gyrona var låsta i sina neutrallägen.

Jag försökte förgäves häva spinnen med hjälp av grundinstrumenten men flygplanet fortsatte att snurra. Höjden minskade katastrofalt snabbt.

När jag närmade mig 4 000 fot, det vill säga drygt 1 200 meter, bestämde jag mig för att hoppa. När jag vevat upp huven en decimeter, blev jag alldeles förskräckt av allt regnande och blixtrande. Jag vågade helt enkelt inte kliva av. Just i det ögonblicket fick jag i en molnslugg syn på marken. Med yttre referenser var det en lätt match att gå ur spinn och med några hundra meters höjd tillgodo kunde jag fortsätta flygningen mot Såtenäs.

Behöver jag säga att jag plötsligt blev en av flygvapnets nog-

grannaste kontrollanter av att gyrona var frigjorda före start?

En man som till fullo förstod att utnyttja Mustangens alla fördelar var Karl-Erik Karlsson, "Kalle Kula" kallad. Han var chef för första divisionen när Ted Boheman och jag placerades där direkt efter fänriksutnämningen. Kalle Kula skulle leda en divisionschefskurs, jag tror att det var flygvapnets första, och vi två fänrikar behövdes som springpojkar och utfyllnad i luften.

Bland "eleverna" märktes Åke Mangård, sedermera general, och Arne Frykholm, då reservlöjtnant men som skulle sluta som flygöverläkare.

Kalle Kula hade börjat med att räkna ut hur många träff från 12,7 mm automatkanon ("akan" på militärt fikonspråk) en B17 Flygande fästning behövde för att sättas ur stridbart skick. Därefter räknade han ut via medelträffprocenten för en Mustang hur många Mustangar som krävdes för att säkert nå resultat och kom fram till fyra, dvs en grupp.

Vidare lade han upp taktiken för fyrgruppen. Man kan så här efteråt tycka att det Kalle Kula kom fram till var ganska så självklart, men det var det faktiskt inte då.

Som mos på grädden konstruerade han ett rättningssystem för de filmer som togs med den registrerkamera som satt ovanpå siktet och som filmade både ruterässen och målet. Beväpnade med träffmallar för akan och avståndsmallar satt Ted och jag långa eftermiddagar i mörkrum och förde in våra äldre kamraters resultat i det ena formuläret sinnrikare än det andra. Som tack för sina insatser blev Kalle Kula så småningom överste och chef för F16. Mina burar, som för övrigt skulle spädas på under sommaren, gjorde ett outplånligt intryck på Kalle Kula. Ända tills jag träffade honom för något år sedan var hans hälsningsord alltid desamma: "Tjänare Ulle, har Du suttit i buren nyligen?"

Men vi fick flyga också. Så länge kursen pågick på första divisionen var det mest fråga om att i luften testa divisionschefens teorier och ta kilometervis med film.

Helt annorlunda blev det när jag efter kursen slut placerades på tredje divisionen med löjtnanten Klerren Nilsson som chef. Han kallades aldrig för något annat än Propeller-Nisse efter en episod på F8, då motorn på hans J8 plötsligt slutade dra. Propeller-Nisse anmälde motorstopp och meddelade också att han låg så till att han kunde nödlanda. En okulärbesiktning av flygplanet efter den

*Propeller-Nisse
äntrar sin Mustang
övervakad av Olle
Steninger.*



Foto: Klerren Nilsson.

lyckade nödlandningen gav vid handen att flygplanet tappat propellern. En smärre detalj som undgått hr piloten och smeknamnet vann ögonblicklig auktorisation.

Men nu blev det flyga av. Propeller-Nisse var hängiven anhängare av jaktstrid och avancerad flygning. Mustangerna fungerade utan anmärkning och det var aldrig något problem med att varje dag, varje pass ställa upp åtta flygklara flygplan på linjen. Vi fick vårt lystmäte med i snitt tre pass per dag. Nattsömnen var det inget fel på.

Vid vissa övningar utnyttjade vi också Mustangens överlägsna räckvidd. Mustangen var ju från början byggd att eskortera de allierade bombförbanden in över Tyskland och hade med fälltankar en för svenska förhållanden enorm aktionsradie. Jag minns särskilt en flygning som vi gjorde i juni. Vi startade vid niotiden på kvällen och flög norrut. Ungefär vid midnatt rundade vi Treriksröset och landade igen vid F16 vid fyratiden på morgonen. Hela flygningen hade genomförts i fullt dagsljus och solen hade aldrig gått ner utan bara förflyttat sig längs horisonten från väster till öster. Det var en sällsam upplevelse. Så här efteråt kan man ju undra vad flygningen hade för operativt värde även om vi då med

kraft hävdade att vi ville visa Mustangens flexibilitet. Kunna starta i Uppsala, genomföra luftförsvar uppe i den attraktiva ödemarken i norr och med segern i hand landa på hemmabasen. Biggles hade inte kunnat göra det bättre.

Den tragiska baksidan på vår flygarmedalj var de många haverierna. Enbart vid F16 förlorade vi fem förare under mitt första fänriksår. Det kändes minst sagt egendomligt att ena söndagen tjänstgöra som marskalk vid bröllop i Gamla Uppsala kyrka för att nästa vecka stå hedersvakt vid en stupad kamrats bår i samma kyrka. Under 40- och 50-talen förlorade flygvapnet mellan 20 och 30 förare per år. Det verkade på något sätt obevekligen förutbestämt att så skulle det vara. Det föreföll heller inte som om någon tog något rejält krafttag för att stoppa denna tragiska tingens ordning. Måhända är jag orättvis, men faktum är att vi inte förrän på 60-talet, med ett helt nytt sätt att tackla flygsäkerheten, kunde pressa ner haverierna till runt tre om året och vissa år haverifria.

Mot slutet av sommaren fick jag i uppdrag att visa upp en Mustang i enskild avancerad flygning vid en stor flygdag som arrangerades av F6 i Karlsborg. De normala flygövningarna i veckan gav inte utrymme för någon träning utan jag fick öva på lördagarna. Sista lördagen avsåg jag köra en generalrepetition och för att samtidigt få en uppfattning av den stora allmänhetens omdöme, representerad av min mor och bror, förla jag genrepet till lufthavet över familjens sommarstuga vid Hästängsudd inte långt från Vaxholm.

För att få ett ordentligt grepp om tidhållning, flygbanor och d:o höjder körde jag programmet för säkerhets skull tre gånger inför vad jag trodde var en jublande gratispublik.

En granne i vassen jublade uppenbart inte. Han kastade sig på telefonen och ringde in till flygstaben, där samtalet av en outgrundlig anledning kopplades till flygstabschefen, min gamle bekantning från Båstad, generalen Axel Ljungdahl.

Generalen slöt sig av det upphetsade samtalet till att ett silvervitt flygplan gjorde sitt bästa för att dels bedriva slätter på närliggande gräsytor och dels ta tågvirke och annan båtutrustning med sig hem. Grannen var alldeles tydligt inte imponerad av min uppvisning i den högre skolan och inte heller av repriserna.

Det krävdes inga större detektivanlag för att sluta sig till att det silvervita flygplanet var en Mustang. Ett enkelt samtal till trafik-

ledaren på landets enda Mustangflottilj gav vidare vid handen att det enda flygplan, som var i luften denna lördag, fördes av en förare med ett för generalen bekant namn.

När jag belåten efter det lyckade genrepet landade hemma på F16 – allt hade stämt till perfektion – torkade Propeller-Nisse snabbt av mitt belåtna flin. Propeller-Nisse visade att även han kunde svinga sig upp till nära nog Nordquistska höjder när det gällde utskällning.

Dagen därpå skulle flygdagen gå av stapeln och det fanns inte tid att skaka fram någon ersättare. Med tanke på mitt gedigna straffregister var det med sjunkande sinnestämning som jag stack iväg till Karlsborg. 25 dar i burens ansågs vara maximum för att få stanna kvar i flygvapnet och jag hade redan knåpat ihop 22. Prognosen var inte särskilt lysande.

Under vägen ner stod det klart för mig att dagens flygning mänskligt att döma var min sista i flygvapnet. Jag bestämde mig för att ta ett värdigt avsked.

Uppvisningen formade sig till en kvalificerad busflygning. Jag flög som i trance och allt gick som en dans. Vingspetsarna låg en halvtum över marken i rollarna och daggmaskarna höll ner huvudena vid överflygningarna. Sällan hade rundare och snävare loopings skådats. Om jag får säga det själv var jag ganska så nöjd med mitt avskedsnummer.

Och jag blev inte ett dugg överraskad av att finna en värnpliktig ordonnans vid vingen ner jag klev ur.

”Fänriken skall genast anmäla sig för eskaderchefen i tornet.”

Varför inte? En generalutskällning mer eller mindre spelade inte längre någon roll.

General Paulus af Uhr mötte mig med utsträckt hand:

”Jag vill personligen tacka fänriken för en strålande uppvisning”, sa Ursan. ”Det gläder mig att det fortfarande finns förare i flygvapnet som besitter flygskicklighet och framåtanda. Jag kommer att rapportera det till chefen för flygvapnet.”

Än idag tror jag att den gamle hedersmannens rapport räddade mig kvar i flygvapnet.

Min flottiljchef, Knut Lindahl, använde helt andra tongångar när vi träffades på måndagsmorgonen. Även han visade prov på konsten att kunna leverera en längre utskällning utan att upprepa sig. Med dagens post hade en skrivelse från flygstabschefen anlänt

i vilken disciplinära åtgärder krävdes och på slutet angav generalen för säkerhets skull att bemålde Björkman i fjol sommar ålagts tio dar i buren för i stort sett samma förseelse.

Knut Lindahl avrundade vårt samtal, eller snarare monologen, med att säga att han bara skulle kolla med flottiljens lagfarne auditör hur många dagar notan skulle sluta på.

På torsdagen var kollationeringen klar. Femton dagar blev utslaget.

"Du ska in i buren och det direkt", röt Knut Lindahl. "Och den där week-endflygningen till Ängelholm blir det inte tal om."

Här måste några förklarande ord skjutas in. På den tiden och särskilt sommartid kunde man få disponera ett övningsflygplan för att besöka en annan flottilj med omnejd över lördag-söndag. I Ängelholms omnejd låg Båstad och där befann sig Sveriges då vackraste flicka som jag var dödligt förälskad i. Rapporter hade inkommit att hon ivrigt uppvaktades av någon slemmig civilist och att mina aktier uppenbart hotades av baisse. Ett kraftfullt ingripande var av nöden och jag hade lyckats fixa en B5:a för transporten ner till motoffensiven.

Flottiljchefens beslut gjorde mig alldeles nedbruten. Inte buren utan den avsågade week-endflygningen. Jag såg för mig mitt hjärtas drottning dansande cheek-to-cheek med mindervärdiga personer och vandra ut i sommarnatten hand i hand med dessa skummisar.

Något brast inom mig och jag återvände till kanslihuset för ett samtal med flottiljchefen. Att jag bara vågade! Jag berättade allt för den bistre. Om mitt hjärtas dam, om de onda anslagen mot hennes dygd, om den livsviktiga nödvändigheten av min ridderliga närvaro just denna lördag. När jag var färdig, sprack stenansiktet upp i ett brett leende:

"Stick då för tusan. Men på måndag ska Du fan i mig in i buren."

Motoffensiven hade avsedd verkan. Framåt hösten förlovade vi oss och jag satte stolt in förlovningsannons i bladet. När jag någon dag senare stötte ihop med flottiljchefen gratulerade han mig med några väl valda ord innefattande episoden med week-endflygningen.

"Men", tillade han "Du hade inte begärt mitt tillstånd till förlovningen. Kom ihåg det till nästa gång."

Vissa förlovningar slutar lyckligt och andra med äktenskap. Vår förlovning slutade så småningom lyckligt.



Foto: Kerren Nilsson och fört.

Lämplig klädsel för rundflygning i sommarvärmen. Propeller-Nisse mannekängar. Som kontrast t h vinterutrustade Sigge Johnson och förf i vargskinn.

Även denna gång var arreststraffet förenat med tjänstgöring. Samma vecka som jag kröp in i buren, påbörjade divisionen den årliga rundflygningen med besök på andra förband. Propeller-Nisse missade förstås inte chansen att särskilt markera att divisionen hyste en arrestant. Jag leddes till och från flygplanet av en pistolbeväpnad kamrat och i luften följdes jag av ännu en kompis med laddade kanoner.

Rundflygningen hade också det onda/goda – stryk det som ej önskas – med sig att jag närmare fick studera hur de olika flottiljcheferna tolkat det nya påbudet om officersarrester. Militie ombudsman hade i kraft av sitt ämbete och med hänsyn tagen till landets nödvändiga demokratisering beslutat att det gamla privilegiet med särskilda burar för officerare skulle skrotas och i jämlikhetens tecken skulle även galonerade fångar sys in i arresten nere i vaktlokalen. Som jag kunde konstatera var det litet segt före i portgången för denna för försvaret så nödvändiga reform.

Hemma på F16 arrangerades ett litet hemtrevligt rum i kanslihuset vägg i vägg med dagofficeren som därmed fick det tvivelaktiga nöjet att agera dadda för mig. Måltiderna fick jag inta i hans

sällskap i manskapsmatsalen. Det ålåg nämligen dagofficeren att övervaka ordningen under utspisningen av de värnpliktiga och samtidigt provsmaka maten. Det innebar alltså ingen särskild uppföring för honom att äta där med mig. Hans bord dukades helt enkelt för två pers.

Vår första anhalt under rundflygningen var F17 i Ronneby. Där låstes jag helt sonika in i arrestlokalen i flottiljvakten och fick dela personalens mat. På F10, Ängelholm, fick jag kinesa i kanslihuset men äta i officersmässen. F9 utanför Göteborg var den i särklass bästa buren. Där stannade vi dessutom över en veckända, vilket för mig var ganska så trist. Men jag fick disponera en dublett i officersbostaden mot hedersord att inte lämna huset. Maten bars in från den närbelägna officersmässen och var överdådig. Till middagarna vankades en liten i dysterheten uppfriskande pärla.

Vi flög inte bara J26. Vi flög också som tidigare framgång B5, ett gammalt störtbombflygplan som sedan 1940 hade varit i tjänst vid F4 och F6 och där ersatts av den helsvenska bombaren B17 runt 1944. B5 hade i sin civila version varit postflygplan vid ABA och var på sin tid Europas snabbaste trafikflygplan. Vi licenstillverkade ett 60-tal av den militära varianten Northrop 8 A-1 vid vad som sedermera skulle bli Saab, nämligen AB Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning, ASJA i Linköping. Efter sin aktiva tid delades B5:orna ut till flottiljerna som övningsflygplan och som sagt week-endflygplan.

Men vi fick användning av våra B5:or på annat sätt. Kikhosta var då en tämligen vanligen förekommande barnsjukdom. Det uppstod en teori att om de sjuka barnen fick vistas i syrefattig miljö under någon timme så skulle hostan snabbt gå över. Och kikhosteflygningarna var ett faktum.

Vi yngre förare fick ägna åtskilliga eftermiddagar och kvällar åt att flyga sjuka barn. De stoppades väl påpälsade ned i baksätet i famnen på någon anhörig eller i bästa fall någon söt sjuksköterska och så bar det iväg upp till drygt 3 000 meters höjd, vilket var gränsen för flygning utan syrgasandning. Där kryssade vi runt någon timme innan det var dags att landa med våra små skyddslingar. Det var ganska enformiga flygningar som helt naturligen inte gav utrymme för någon uppiggande avancerad flygning. Rakt fram och horisontellt med försiktiga kursändringar för att inte i onödan skrämma upp folket där bak.

Personligen hyste jag mina dubier beträffande nyttan med dessa flygningar. Det dröjde väl en fjorton dagars hosta innan doktorn bestämde sig för att ordinera kikhosteflygning. Sedan kunde det ta en vecka under högsäsongen innan det fanns en ledig plats. Och en vecka efter flygningen var patienten frisk, dvs fyra veckor från "Gå". Om jag inte minns fel varade en normal kikhosta ungefär fyra veckor. Men tron lär försätta berg. Och det gav flygtid till oss flygdårar.

Vid F16 tjänstgjorde en löjtnant som märkligt nog inte var särskilt road av flygning. Arne Normans begåvning låg på det affärsmässiga planet. Han sökte och fick tjänsten som chef för den så kallade fjärde divisionen där de värnpliktiga fick sin militära grundutbildning och där alla icke-mekaniker – vaktpersonal, signalister, hundförare med flera var mantalskrivna. Chefsskapet var inte särskilt betungande, alla var ju sysselsatta på annat håll, utan Arne kunde i lugn och ro från sin expedition sköta sitt imperium.

Jag fick aldrig riktigt kläm på vad Arne egentligen sysslade med, men han kunde fixa allt från ägg till husaffärer. Jag tror inte heller att han var inblandad i svarta-börsaffärer även om del måhända skedde i gråzonen.

Arne hade en cocker spaniel som hette Tonic. Tonic blev den stolte fadern till ett antal valpar och som tack för bravaden fick Tonic's husse en hanvalp som i konsekvensens namn döptes till Gin. Hur det nu gick till minns jag inte, men hux flux hade Arne krängt valpen till mig. Ett litet exempel på Arnes försäljartalang.

Det medförde vissa problem. Först måste jag ansöka om flottiljchefens tillstånd att få ha Gin med mig i tjänsten. Det var absolut nödvändigt. Gin kunde ju inte ligga ensam hela dagarna i min nyförvärvade etta vid Egilsgatan i norra Uppsala.

Knut Lindahl gick inte bara med på min anhängan. Efter par dagar kom han släpande på en gammal hundkorg som han haft liggande på vinden. Den placerades i kapprummet på officersmässen där Gin kunde vila ut efter sina eskapader på flottiljen.

Så småningom utvecklades en viss rutin. På morgonen for Gin och jag ut till flottiljen med buss och Gin satt alltid längst fram på motorhuven bredvid chauffören. Väl framme stack Gin iväg till manskapsköket där han hade någon bekant, för att återförenas med mig nere på divisionen lagom till ordergivningen före flygning. Första passet brukade han ligga i omklädningsrummet men

andra passet blev för segt. Då gav han sig iväg igen på ett av sina hemliga äventyr för att dyka upp vid officersmässen vid lunchdags och sova-på-maten-slummern i sin korg.

Vad han sedan gjorde på eftermiddagen vet jag uppriktigt sagt inte. Då och då var han nere på divisionen och kollade läget, men han missade aldrig bussen hem. I allmänhet satt han redan på motorhuven när jag klev ombord.

Gins envisa fasthållande vid rutinerna åstadkom vid ett tillfälle att jag var nära falla offer för hjärtsnörp av oro. En kväll stannade jag kvar på mässen för att äta middag. Först vid kaffet, när Gin normalt brukade få komma in, upptäckte vi att han var borta. Ett samtal till vakten gav vid handen att Gin som vanligt anträt bussen i normal tid. Jag ringde bussbolaget. Stängt. Jag tog en droska, det hette så då, ner till ändhållplatsen vid Uppsala Centralstation. Föraren på vår buss var av en otrolig slump inne och visste berätta att Gin följt med ända in till Centralen och där stigit av.

Jag gick hela vägen från Centralen ut till Egilsgatan i Svartbäck-
en, som besatt ropande på Gin. Folk tittade underligt och medlid-
samt på den unge flygaren i uniform, som var så begiven på sprit.

När jag kom hem fanns ingen Gin där. Utom mig av oro gick jag runt i närliggande områden fortfarande hojtande efter Gin. Vid midnatt dök Gin upp helt oberörd. Jag fasar vid tanken på vad som kunde ha hänt om historien hade utspelats idag med den våld-
samma trafiken.

Det hörde till att våra värnpliktiga skulle få flyga minst en gång under sin värnplikstid. Naturligtvis körde det ihop sig i utryck-
ningstider. Vi hade fyra ut- och inryckningar per år och det blev något av löpande-bandsflygningar med våra Sk25:or. Gin upp-
skattade mycket att få följa med. Han satt i ett bagageutrymme bakom passagerarsätet och hade god sikt genom plexiglashuven. Han hade ett särskilt gott öga till tuppen på Vaksala kyrka och skällde frenetiskt då vi nalkades kyrktornet.

På vårvintern 1947 omskolades störtbombningens vagga F4 till jaktflottilj och skulle utrustas med Mustang. Omskolningen av störtbombpiloterna skedde nere på F16 men flottiljchefen Björn Bjuggren och hans flygchef Sten Rydström hade inte tid att lämna sin flottilj. Mekka fick ta sig till Mohammed och vi for upp några stycken för att se till att översten och majoren fick sin omskolning.

Gin måste ju med. För att inte skada hans för lufttryck känsliga öron, var jag tvungen att flyga hela vägen upp till Östersund på lägsta höjd med min favorit i knät. Mekarna på Frösön gjorde stora ögon när det första som hoppade ut ur Mustangen var en vilt och glatt skällande cocker spaniel.

Gin hittade med en nära nog översinnlig intuition genast vägen till manskapsköket där han knöt de för den fortsatta vistelsen nödvändiga vänskapsbanden. Husmor på officersmässen lindade han med hundens självklarhet om sina tassar och han insåg av sig själv att köksvägen var den rätta vägen upp till mässen. Chefen för F4 hade inte visat tillbörlig entusiasm över den fyrbente gästens närvaro och det kände Gin uppenbarligen på sig.

Flottiljchefens namn har jag redan avslöjat. Björn Bjuggren var redan en legend bland oss yngre förare. Hans bravader i luften hade redan fått sägnens patina och han nämndes med respekt som störtbombningens fader. Denne fantom skulle jag lära flyga Mustang!

Jag nalkades honom med vördnad men det var fullständigt bortkastat. Som pilot var det för Björn Bjuggren alldeles självklart att det var han som var elev och jag lärare. Gradbeteckningen spelade inte längre någon roll. Trots åldersskillnaden kom vi utomordentligt väl överens och med Björn Bjuggrens flygkänsla och erfarenhet gick inflygningen som en dans. Vi kunde snabbt börja öva roteflygning och vi roade oss som småpojkar i Lunn-dörerspasset och andra fjällformationer. Efter ett par pass avancerad flygning i rote kände vi oss som dödspolare.

Som tack för undervisningen fick jag flyga in mig på F4:s eget flygplan – B17. Motorn var den gamla kära STWC-3 och vållade mig inga bekymmer. Jag hade redan stiftat bekantskap med den i J9 och J22. Flygplanet var på sin tid en teknisk innovation med en fribärande skalkonstruktion i lättmetall. Landstället fälldes inte in utan låg utanpå mittvingen skyddat av kåpor. Från början var det meningen att landstället med sina kåpor skulle fällas ut under dykning och användas som luftbroms. Hjulen var av lågtryckstyp och i min första landning fick jag en fruktansvärd studs, eftersom däcken fungerade som bollar. Det gällde att göra en perfekt trepunktslandning om man ville undvika guttaperkaeffekten.

Vintertid, och det var det fråga om nu, kunde flygplanen utrustas med skidor. Skidorna gick att fälla upp så att de nästan försvann i en fördjupning i vingen och flygplan med skidställ

hade följaktligen lägre luftmotstånd än de hjulförsedda och därför något snabbare. De var inte heller så studsmedvetna och således enklare att landa.

Bomberna var av olika storlek från 50 kg upp till 500 kg. Den stora bomben hängdes upp utanpå kroppen mellan landställerna och en sinnrik gaffelkonstruktion förde i fällningsögonblicket ned bomben så att den inte skulle hamna i propellerfältet. För min del blev det aldrig aktuellt att fälla bomber men det var intressant att se på när de kvarvarande divisionerna anföll flottiljens bombmål alldeles intill flygfältet.

F4 disponerade också ett litet antal spanings- och sambandsflygplan av typen Fieseler Storch, S14. Även den tjtade jag till mig en inflygning på. Vid pådrag för start var det lätta lilla flygplanet uppe i luften efter endast några meters rullning. I motvind stod flygplanet pratiskt taget still i förhållande till marken. Det berättas att en bonde ringt till flottiljen och bett dem komma ut och hjälpa till: "Ovanför stugan står det ett flygplan som måste ha fått slut på bensin."

S14 krävde nästan inget utrymme alls för landning heller. 100 meter eller så var fullt tillräckligt. Gin gillade S14 för den charmanta sikten ut över traktens kyrktuppar.

Efter några händelserika veckor på Frösön var det dags att säga adjö. Björn Bjuggren och jag tog i hand på att vi skulle höra av oss om vi kunde vara varandra till någon hjälp. Det skulle dröja 15 år innan Björn ringde mig. Och då frågade han först efter Gin!

Det sociala livet vid F16 gick sin gilla gång om man undantar ett försök från min sida att bjuda igen alla kompisar vid universitetet, Juvenalorden och Orphei Drängar. När jag senare inte fick min månadslön gick jag till kassan för att klaga. Hela lönen och mer till hade gått åt för att betala mässräkningen och på den vägen är det fortfarande. Jag har ännu inte kommit riktigt i takt sedan dess.

Som tur var, när ekonomin kärvade, hade vi unga en extrafamilj i Lillan och Gunnar Asklin. Praktiskt taget en gång i veckan bjöd detta gästfria par några av oss fänrikar på en sagolik middag med massor av närande käk. Gunnar var major och tillhörde dem som mera ägnade sig åt meditativ verksamhet än produktiv. Exakt vari Gunnars arbetsuppgifter bestod var höljt i dunkel. Han fanns emellertid alltid på plats redo att prata bort en stund om gamla minnen och bjuda på middag.

Lillan och Gunnar
inhandlar bas-
livsmedel inför en
söndagsmiddag.



Foto: Kerren Nilsson

Knut Lindahl, flottiljchefen, var Gunnars diametrala motsats. CF16 hade till råga på allt en utomordentligt kort stubin. Ett faktum som jag handgripligen stiftat bekantskap med.

En gång hade sinnet tydligen runnit på flottiljchefen ordentligt. I tydliga versaler uttalade han sin oförgripliga mening om Gunnars kompetens, intelligensnivå, kapacitet och uppenbara brist på initiativ. Det dånade i hela kanslihuset. Efter denna genomgång av Gunnars kvaliteter inställde sig en djup tystnad, så djup att knappnålen hade kunnat göra entré.

Då hördes Gunnars röst:

"Du är bara avundsjuk på mig, Knutte, för att jag är förmögen."

Gud välsigne Gunnar. När han gick bort för något år sedan stod att läsa i dödsannonsen att jordfästningen skulle äga rum i Heliga Korsets kapell. Jag begav mig dit och fann min kompis Anders Westerlund, som också käkat middag hos Lillan och Gunnar. Däremot fanns där inget begravningsfölje.

Vi hade läst fel. Annonsen talade om Heliga Korsets kapell i Ängelholm och vi stod utanför kapellet med samma namn i Stockholm. Vi ringde Lillan och berättade om vårt misstag.

"Så synd att inte Gunnar var med. Han hade uppskattat det!" sa Lillan.

F5, Kungl Krigsflygskolan

När flygvapnet bildades 1926 genom en sammanslagning av arméns och marinens flygväsende organiserades den nya försvarsgrenen på fem flygkårer. Den femte fick namnet Flygskolkåren och när flygvapnet 1936 påbörjade sin egen utbildning av officerare döptes F5 om till Kungl Flygkrigsskolan. Om detta är redan berättat.

När kadettskolan bröts ut 1944 och flyttades till Uppsala, bytte förbandet namn igen – denna gång till Kungl Krigsflygskolan. Detta dribblande med namn kan tyckas vara av underordnad betydelse. Men en krigsskola antas ha en för kriget danande verksamhet och när daningen, dvs kadettskolan försvann, återstod endast en flygskola med krigisk målsman.

Ljungbyhed har mångårig tradition som flygfält. Herrarna Hjalmar Nyrop och Oskar Asp skuttade runt där med sin Gräshoppa, kopierad efter den franska Bleriot XI, redan 1910. Enoch Thulin bedrev flygutbildning vid Ljungbyhed från 1915 och sedan dess har tusentals svenska flygare fått sina vingar där. Enbart under krigsåren utbildades omkring 200 flygare per år. F5 var då en av Europas största flygskolor.

Varje år togs ungefär sex ettårsfänrikar ut till flyglärartjänst. Kommenderingen varade i minst tre år. Vissa blev kvar i Ljungbyhed för gott och gjorde hela sin karriär där. Men runt tre år var den vanliga dosen.

På förvåren 1947 fick jag reda på att jag var påtänkt kandidat till flyglärartjänsten. Det var med blandade känslor jag tog emot beskedet. Visserligen var det aningen smickrande att anses så duglig som flygare, att jag kunde anförtros ansvaret för utbildning av de kommande årskullarna. Men å andra sidan tvingades jag lämna den aktiva krigsflygtjänsten och därmed kanske möjligheten att själv få bli divisionschef. Ett par år i Ljungbyhed skulle göra att jag blev placerad på överblivna kartan för gamla jaktflygare. Och för en 23-åring är tre år en helt oöverskådlig evighet.

Men vad har en fänrik att säga till om? Från 1 maj var jag omplacerad till F5. Gin kunde inte få följa med. Hundar var inte tillåtna på skolområdet och ungkarlsbostäderna låg inom området. Min mamma uppoffrade sig och Gin och jag tog ett smärtefyllt avsked. När jag så småningom lämnade Ljungbyhed, hade både

hund och mor fäst sig så vid varandra att Gin övergav sin unge husse för sin nyvunna kärlek. Han skulle bli tolv år och visade på gamla dar en viss hand- (för att inte säga tand-) griplig motvilja mot att umgås med hantverkare i överall. Förmodligen en reminiscens från tiden på F16 då överallklädda mekaniker regelbundet jagade bort honom från flygplan och hangarområden.

De första stapplande stegen på lärarbanan togs då vi under en månads tid fick gå igenom hela den grundläggande flygutbildningens alla övningar. Denna procedur kallades "Flyginstruktörskurs, första perioden, FIK:1". Vi behandlades som de flygelever vi var, om möjligt strängare än de riktiga nybörjarna.

Formella tilltal, anmälan före och efter flygning – hela programmet. Vi skulle bibringas en fast och väl innött grund att stå på i vår kommande gärning. Precis som vi någonsin skulle glömma våra upplevelser från vår egen flygutbildning.

Vi fick stifta bekantskap med ett nytt skolflygplan. Den gamla Klemmen hade petats undan av en licensbyggd Bücker Bestmann, Sk25. Flygplanet var på sin tid Luftwaffes standardskolflygplan och ansågs därför vara mycket pålitligt och bra. Det var det också, även om det i mitt tycke var felkonstruerat i den meningen att lärare och elev satt sida vid sida. Det hade sina fördelar i den allra första början av flygutbildningen. Läraren hade eleven under direkt kontroll och kunde genast se om eleven hittade på några dumheter, som till exempel att hålla i spaken på ett felaktigt sätt. Man kunde också registrera om eleven föreföll nervös osv.

Men det var enligt min expertsyn bara i den allra första början. I den fortsatta flygutbildningen var det bara nackdelar med att inte sitta mitt i flygplanets längdaxel. Vid ensamflygning var sikten åt höger dålig. Förarplatsen var alltid till vänster. I avancerad flygning och särskilt då roll blev ögonmärkena sidoförskjutna, likaså i förbandsflygning.

Diskussionen om ett skolflygplan skall vara side-by-side eller tandem (med lärare och elev bakom varandra) har alltid pågått i flygvapnet. Vi tandemanhängare har hittills fått stryka på foten, men vänta bara!

Sk25 hade dock sina fördelar. Det var lättfluget utan att vara för enkelt att flyga. Med ett för lättfluget flygplan är det svårt att lära ut flygningens finesser, samtidigt som det kan vara svårt att skilja de dåliga eleverna från de bra. Motorn var emellertid i svagaste

laget, en 105 hästars rak Hirthmotor.

Eleven och läraren satt som sagt sida vid sida med eleven i vänstra stolen. Elevplatsen var inredd på traditionellt sätt, dvs gasreglaget satt till vänster och sköttes med närliggande hand och spaken fördes med högerhanden. Lärarplatsen var spegelvänd vilket innebar att lärarens handarbete också var spegelvänt. Vi fick lära oss att flyga med vänster hand vilket i början verkade oöverstigit bakvänt. Men förvånansvärt snabbt lärdes vi oss även den konsten och upptäckte att det gick alldeles utmärkt. Efter någon tid ägnade vi inte en tanke åt det som till en början verkade alldeles hopplöst. Jag tänker ibland tillbaka på den här omställningen, när jag i dag lyssnar på trygga flygkapteners skepsis mot de moderna Airbusflygplanens styrsystem, som också förutsätter att föraren behärskar konsten att flyga med vänster hand. Flygare är ett av världens mest stockkonservativa släkten.

Sk25 tillverkades av Hägglund & Söners bussfabrik (!) i Örnsköldsvik. För kalenderbitaren kan det vara en poäng att det första flygplanet provflögs av en viss Anders Gernandt, inte hästd:o, utan den blivande centerpartisten, ledamoten av försvarsutskottet och trollkarlen Gernando.

Flygplanet var försett med en stor plexiglashuv, som förutom att den gav god sikt horisonten runt också fungerade som solarium. På vårkanten kunde man under långtråkiga navigeringspass ta av sig flyghuvan och skaffa sig en klädsam solbränna.

Efter FIK:1 följde enligt strikt militär logik FIK:2, som varade sommarhalvåret ut eller c:a fyra månader. Under den perioden fick vi använda våra kunskaper på våra lärare och på varandra. Någon gång fick vi också delta i den ordinarie flygutbildningen.

Lärarna simulerade allehanda fel och studerade vårt sätt att korrigera. Knepet var att inte ingripa för tidigt. Eleven skulle alltid ges en chans att själv upptäcka sitt fel och rätta till det.

Denna princip är något av en grundbult i all undervisning. Om läraren ingriper i tid och otid, förslöas eleven och intresset försvinner. Initiativet måste successivt överföras från lärare till elev, för att vid undervisningens slut helt ligga hos eleven.

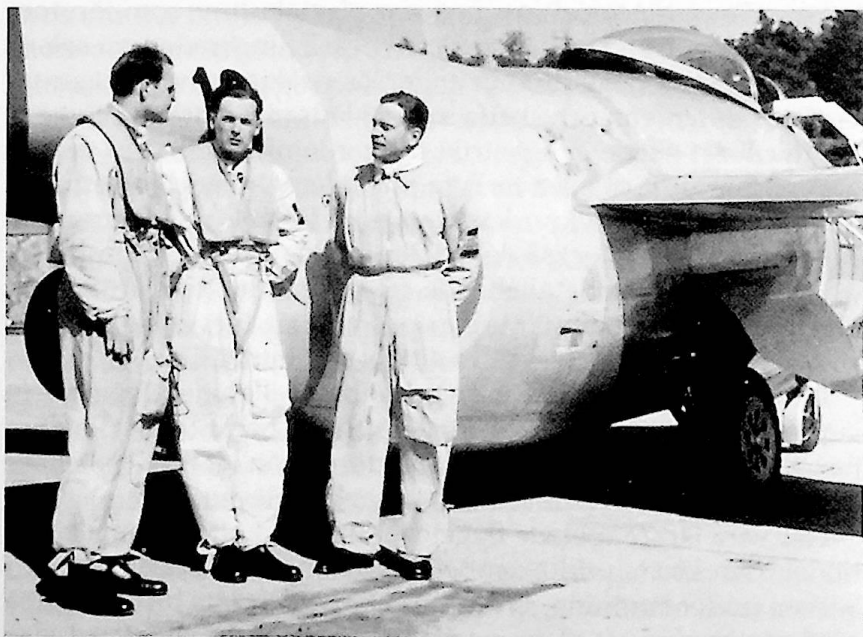
När våra lärare spelade flygelever uppstod ofta pikanta situationer. Om läraren till exempel låtsades vara på väg rakt ner i backen under landning, så kunde vi på pin kiv låta bli att ingripa med motivering att så grova fel borde en normalbegåvad elev upptäcka. Läraren å sin sida hävdade att vi borde ha ingripit

tidigare. Att vi inte havererade och slog ihjäl oss på kuppen verkar så här efteråt vara ett rent under.

Även om vi i tjänsten behandlades som flygelever var vi dock officerare och umgicks på fritiden tämligen otvunget med våra lärare. Ålderskillnaden till våra lärare var heller inte särskilt anmärkningsvärd – två à tre år. Vi var dock förvisade till eget bord på officersmässen. Ett bord som enligt den svarta humorn normalt var reserverat för gonorrépatienter. En omständighet som vi ständigt påmindes om för att riktigt gnugga in vår låga status som FIK-elever.

Min lärare Bengt Fryklund och jag blev snart de bästa vänner. Bengt var en tänkande August som älskade att i timmar diskutera för vanliga dödliga måhända onyttiga saker som till exempel hur ögat skapats. Bengt var i dessa och liknande frågor en hängiven anhängare av Darwins teorier. Allt hade sin förklaring och det gällde bara att följa den rätta utvecklingsbanan hos rätt art.

Det var därför något förvånande med vilket intresse och inlevelse som Bengt mellan passen och för all del ibland även i luften, för mig försökte förklara innehållet i en ny bok han kommit över.



Bengt Fryklund samtalar med Ulf Sundberg (i mitten) och dåvarande chefsprovflygaren Åke Sundén.

Foto: Forsökscentrallen

Boken var väl i och för sig inte särskilt ny, men Bengt hade hittat den på ett antikvariat.

Tyvärr kommer jag inte ihåg vare sig bokens titel eller författarens namn. Det hela byggde till en början på Darwins teorier men plötsligt fann författaren att utvecklingen här och var tagit oförklarliga språng som vetenskapligt inte kunde bevisas. Dit hörde bland annat ögat. Från att ha varit ett tämligen primitivt verktyg för att nödtorftigt registrera ljus, utvecklades ögat hux flux till ett precisionsinstrument med iris, pupiller, linser, synnerver, tårkanaler, ögonlock och vad vet jag.

Vad kunde ligga bakom? Författaren antydde en Guds allsmäktiga ingripande. Och Bengt var helt fascinerad. Han bar boken med sig överallt, läste upp långa stycken, diskuterade, argumenterade och blev förbannad när han blev motsagd.

Bengt var också i mitt tycke en överdådig tecknare. När han inte med ord kunde förklara vad han menade, åkte en bit papper upp och Bengt ritade snabbt ner en förklarande skiss. Det lilla jag kan om aerodynamik har Bengt lärt mig på baksidan av krognotor, tågbiljetter och kvitton.

Till allt detta kom också vissa drag av bohème och en lust att göra vad som föll honom in. Efter en diskussionsafton på Spångens gästgivargård, ett av våra stamlokus, skulle Bengt prompt gå barfota hem för att stärka intellektet. Eftersom mitt d:o enligt Bengts bestämda uppfattning också behövde en ordentlig stärkare, vandrade även jag barfota de tre kilometrarna hem vid sidan av min läromästare.

Bengt var en utomordentligt skicklig flygare och en lika skicklig analytiker och pedagog. Ingen blev förvånad när Bengt togs ut till den prestigefyllda tjänsten som provflygare. Sju år senare skulle han följa med sin Lansen ner i marken under en kvalificerad provflygning.

Under de tre år som gått, sedan jag stolt lämnade Ljungbyhed med de gyllene vingarna väl synliga på bröstet, hade en av lärarna utvecklat en ny metod att flyga instrument som i all sin enkelhet var smått genial.

På den tidens flygplan litade man under instrumentflygning huvudsakligen till tre instrument. En girindikator, en kula och en variometer.

Girindikatorn såg ut som en mini-metronom och bar sig för det

mesta åt som en sådan också. På en vertikal visare satt en vit fyrkant på ungefär 5x5 mm. I neutralläget pekade spaden mot ett lika stort vitt index. Detta läge visade att man flög rakt fram. Om man svängde med 30 graders lutning låg spaden kant i kant med indexet och om man ökade lutningen till 45 grader låg spaden en spadbredd från indexkanten. I den gamla skolan sköttes pellevinken (flygar slang för "spaden") med sidrodret.

Kulan låg inkapslad i ett bågformat rör under girindikators. Kulans neutralläge i botten av röret markerade att man flög rent, dvs att lutningen var rätt avpassad till svänghastigheten. Svängde man för fort, kanade man utåt i svängen och kulan for iväg åt motsatt håll i förhållande till pellevinken. Hade man lutat omkull flygplanet för mycket i förhållande till svänghastigheten, gled man inåt i svängen och kulan låg klämd inåt åt samma håll som girindikatorn pekade. Tämmligen elementärt, eller hur?

I den gamla skolan sköttes kulan med skevrodren.

Variometeren, slutligen, visade om man var på väg uppåt eller neråt. Vid flygning horisontellt, dvs på konstant höjd, låg visaren vågrätt. Vid minsta tendens till stigning pekade visaren uppåt mot en skala markerad i meter per sekund. När visaren pekade nedåt var man alltså på väg – neråt! Också elementärt.

Variometeren sköttes följaktligen av höjdrodret.

Den djärve piloten hade till sin hjälp ett instrument per roder. Instrumentflygning borde alltså inte vålla något besvär. Man höll ett öga på girindikators, ett på kulan och ett på variometeren. Om något av dessa tre inte uppförde sig städat var det bara att med hjälp av motsvarande roder jaga in trilsande instrument på rätt stråt. Trodde man ja.

Ett litet typexempel ur den gamla skolan kan kanske vara upplysande.

Du flyger rakt fram och horisontellt och bestämmer Dig för att svänga åt vänster med 45 graders lutning. I enlighet med Din teoretiska kunskap om instrumentens primära funktion klämmer Du i med vänster sidroder för att få ut pellevinken åt vänster med en spadbredd till indexet.

Vad händer? Nosen svänger undan åt vänster, högervingen går fortare genom luften, får större lyftkraft och tippar över flygplanet åt vänster. När flygplanet nu lutar, trycker sidrodret ner nosen och Du börjar förlora höjd.

Variometeren står till tjänst med att visa höjdförlust och Du tar

spaken åt Dig. Kulan vill nu visa sig på styva linan och markerar genom att glida inåt vänster att lutningen är för stor för svänghastigheten. Utan att tveka skevar Du höger för att hålla kulan i mitten.

Girindikatorn svarar påpassligt på den manövern genom att visa minskad sväng, dvs pellevinken har inte längre en spades bredd till indexet.

Du klämmer i med mer sidroder och får samma reaktioner på nytt. Du kör hela åtgärdsprogrammet ett varv till, så ett varv till och så vidare. Till slut hamnar Du i ett läge med fullt vänster sidroder, spaken helt tillbaka och full motskevning åt höger. Vet Du vad den roderkombinationen kallas? Just det – spinnroder. Samtidigt som Du noterar detta intressanta faktum, vispar kärran till och går i vänsterspinn.

Nu vill jag inte påstå att alla svängar i den gamla skolan slutade i spinn. Men att det var något lurt med roderhanteringen versus instrumentutslagen hade vi på känn.

Vad var det då för något nytt löjtnanten Lars Johan "Larsa" Larsson kom med? Jo, han lärde ut att man skulle hantera girindikatorn med skevrodren och kulan med sidrodret. Byta roder helt enkelt. Och plötsligt stämde det. Vad som förvånar mig mest är att ingen kommit på denna egentligen självklara metod tidigare. Och varför hade inte jag förstått det? Jag hade ju trots allt funderat en del på varför det var så knöligt att flyga instrument. När jag i dag berättar detta för unga förare tittar de på mig som jag var någon sorts fossil från Mars. Men ju enklare ju simplare sade redan salig Dumbom.

Det kanske är säkrast att här tillägga, att man numera inte flyger på de tre så kallade grundinstrumenten. Nu har man mycket mer sofistikerade, datorövervakade instrument som direkt visar flygläget för piloten – i vissa flygplan till och med projicerat upp i vindrutan så att piloten inte skall behöva besvara sig med att böja huvudet framåt och titta ner på instrumentbrädan. De tre grundinstrumenten finns fortfarande med, men nu som reservinstrument, om de superintelligenta hjälpredorna mot all förmodan skulle gå ner i svart.

Så småningom blev vi klara med FIK alla kategorier och utnämnda till 2:e flyglärare. Därmed var vi också kvalificerade att lämna gonorrébordet, men bara för att visa vårt oberoende stannade vi

kvar tills det passade oss att flytta.

Detta med att bli 2:e flyglärare var av ringa betydelse. Det fanns bara en 1:e flyglärare och han var så att säga basen för basset när det gällde flygutbildningen. Alla vi övriga var 2:e flyglärare. Som läsaren kanske minns från kapitlet om min egen flygutbildning, var eleverna indelade i två avdelningar varav en flög på förmiddagen medan den andra hade teori mm för att sedan skifta på eftermiddagen. I spetsen för flygavdelningen stod en avdelningslärare som ansvarade för programskrivandet och det kontorsmässiga jobbet.

Vi vanliga 2:e lärare bara flög. Och det gjorde vi med besked. Så där en 70 timmar i månaden var inte ovanligt. Under utbildningen i start- och landning kunde vi klämma bortåt 100 landningar och starter per dag. Innan första gallringen satte in, var det inte ovanligt att vi hade fyra elever per man och halvdag. Det innebar åtta pass om dagen. Vi sov ovaggade på nätterna.

Eftersom vi bara flög och inte hade något som helst administrativt ansvar, blev tjänstgöringstiderna litet ojämna. Den stora avlämningen före flygning skedde om jag inte minns fel kl 8.30. Någon dag i veckan hade 1:e läraren sin genomgång av kommande flygövningar i den stora flygarhallen och då måste vi självfallet vara med. Den började redan 7.30 och gav upphov till svåra problem att passa tiden. Att ibland börja 8.30 och ibland 7.30 var, som var och en förstår, en hopplös tingens ordning.

Snabbare än snabbt kom jag helt i otakt och infann mig ibland i en tom flygarhall respektive stod uppställd i en tom hangar, som så småningom fylldes av folk diskuterande 1:e lärarens senaste påbud.

Skolchefen, min gamle divisionschef från F8, Ingemar Wilander beslutade att på sitt sätt lära mig att passa tider.

Idrottsofficeren Esse Ericson – senare i livet internationellt känd och erkänd inom flygarkeologin – hade den föga avundsvärda uppgiften att sommartid leda elevernas morgongymnastik som tog sin början 6.45 på idrottsplanen. Även idrottsofficerare är berättigade till semester och för majoren Wilander var det fullt naturligt att jag skulle upprätthålla den lediga tjänsten. Jag vill inte närmare gå in på Esses kommentarer när han kom tillbaka efter fyra veckors semester och fann att hans ordinarie tjänst utnyttjats som bestraffning.

För att skaffa mig en sportslig chans att stiga upp i ottan, kom

jag överens med en nyförvävad kompis bland vaktcheferna att en ordonnans från vakten skulle väcka mig varje morgon klockan 6.40. Det kanske verkar snålt tilltaget men då skall man veta att min enkla lya var inrymd i en paviljong som låg kloss intill idrottsplanen. Telefonväckning var inte att tänka på. I paviljongen fanns endast en telefon för gemensamt bruk av husets sex hyresgäster och jag ryser vid blotta tanken på vad mina kumpaner hade gjort om jag åsamkat dem väckning kl 6.40. Livet var tillräckligt rysansvärt ändå.

På kvällen före nedstoppet i paulunen ordnade jag min träningsoverall plus d:o skor på brandmannavis. När sedan soldaten på utsatt tid klampade in i rummet och tappade sin kpist – det gjorde han praktiskt taget varje dag i fyra veckor, trots att det nästan aldrig var samma soldat – var det ett ögonblicks verk att via idrottsutstyrseln ta tio raska steg ut på löparbanan utanför dörren och ta emot avlämning av minst lika pigga flygaspiranter.

Efter att ha låtit eleverna lubba runt ett par varv och avsluta med ett par rörelser som skulle fått hädangångne Ling att rotera i sin grav, upplöste jag eländet, kröp till kojs och somnade om. För att komma försent igen.

Någon gång har jag förstrött funderat över livets förmåga att åstadkomma snabba växlingar. Ena dagen är man fjärderingare och bland gudarna på gymnasiet. Nästa dag är man den uslaste av flygelever. Jag menar, man kämpar sig upp till vad man tror är en toppnivå bara för att upptäcka att man i själva verket står längst ner på en ny rangskala.

Det är möjligt att det är som mest accentuerat i det militära systemet.

Yngste fänriken på ett förband utsätts alltid för en del extra jobb. Så till exempel är dagofficerstjänsten vid midsommar, jul och nyår alltid vikt för yngste fänriken. Det hade jag upplevt på F16.

På Ljungbyhed var jag på nytt yngste fänrik eftersom vi alla var minst ettårsfänrikar. Midsommarhelgen innebar alltså ingen planeringsmöda för min del.

När midsommarlugnet spritt sig över nejden och officersmässen var oåterkalleligen tömd på alla glada vänner, slog det mig att Kungl Skånska Husarerna, K2 i Helsingborg, befann sig i Ljungbyhed på sommarläger. Kavallerilägret låg vägg i vägg med F5 och jag hade från luften sett folk röra sig där. Ett militärt förband

innebar förekomsten av en dagofficer, som i midsommartid troligen var lika ensam och ung som jag.

I vakten angav man att dagofficeren, löjtnant Wrede, med till visshet gränsande sannolikhet befann sig i K2:s officersmäss. Efter några steg befann jag mig i Sveriges äldsta mäss. En gammal träbyggnad av bästa kråkslottsmodeill fylld av yttre snickarglädje. Allt var stilla och lugnt utan någon till synes mänsklig närvaro. Dock hördes ett sakta rassel från ett inre rum som tydligen var matsalen. På matsalsbordet låg en massa ridutensilier såsom diverse remtyg, sadlar, stövlar och annat för ridning tydligen nödvändiga artiklar.

Böjd över lädervarorna stod dagofficeren sysselsatt med noggran rengöring. Men det var inte vilken Wrede som helst. När han tittade upp för att se vem som vågade störa honom i detta viktiga värv, identifierade jag honom ögonblickligen som Fabian W, min gamle skolkamrat från Östra Real i Stockholm.

Återseendet blev både varmt och hjärtligt. När de vid dylika tillfällen sedvanliga: "Vad gör Du här" osv hade klingat av, kallade Fa på sin kalfaktor och beordrade honom att slakta förbandets bästa konserv med corned beef för en återföreningsmåltid.

Jag visste inte att Fa blivit kavalleriofficer även om det låg snubblande nära till hands. Hans far var nämligen inspektör för kavalleriet och dessutom god vän med min kavalleriande styvfar. Fabian och jag hade således dubbla vänskapsband – både skolmässiga och familjed:o.

Fa var av födsel och ohejdad vana, höll jag på att säga, befryndad med praktiskt taget hela Skånes såväl låg- som högadel. Det fanns inte ett slott värt namnet där Fa inte sågs som en efterlängtd gäst. Fa red dessutom på sin fritid hinderlöp på Jägersro galoppbana och hade fritt tillträde till sadelplats. En omständighet som ytterligare stärkte hans sociala nimbus.

Nu behövde inte Fa några konstlade medel för att vara varje värdinnas älsklingsgäst. Han var av naturen en öppen och glad skit, som hade vänner både i slott och koja. Hans snubblande nära likhet med ett Högfeldtstroll gav hans uppenbarelse bara ytterligare charm.

Under middagen som inte enbart beroende på att maten var överdådig – Fa var nämligen mässofficer och hade tillgång till nycklarna! – drog vi upp riktlinjerna för ett fortsatt umgänge. Fa beskrev lyriskt de unga skånska damernas yttre och ibland även

inre företräden och jag bibringades den uppfattningen att samtliga skånska slott och herresäten upp till tornspiran var fyllda med ljuvliga jungfrur. Ett utslag av Fabians obotliga optimism. Men nog fanns det intagande damer. Och en bättre introduktör än Fabian svårligen tänkas. Fortfarande har jag många vänskapsband med Skåne som Fabian knutit rosetten till.

Vi yngsta officerare användes inte bara till att gå dagofficer vid helger och andra för ungarlar olämpliga tider. Vi fick, vare sig vi ville eller inte, tjänstgöra som lärare vid markpersonalens segelflygutbildning. För att öka mekarnas förståelse för flygarnas arbete hade vid den tiden påbud utgått att de av markpersonalen, som så önskade, skulle få lära sig segelflygning.

Vid F5 fanns för detta ändamål ett antal Grunau Baby, en Kranich och några köksstolar, dvs glidflygplan. Som bogserflygplan användes ett par gamla Mothar. Mothen hade använts som skolflygplan på 30- och 40-talet och var nu degraderad till bogserare. Den påminde i stort om en Sk12 men hade en något svagare motor i Gipsyn på 120 hästar. En intressant detalj var att kärran saknade hjulbromsar, vilket gjorde oss med dylika bortskämda, moderna förare något konfunderade.

Utbildningen bedrevs huvudsakligen på lördagar och söndagar men ibland kunde man ta några pass på vardagskvällarna också. Det innebar att vi yngre i princip inte hade några fritidsproblem. Vi körde något sorts rullande passschema, så varje veckända var ju inte upptagen. Men visst kunde det vara betungande för det sociala livet att ofta tvingas tacka nej till otaliga parties och andra begivenheter. Fabian var också mycket upptagen sommartid med sin lilla hobby på Jägersro galoppbana. Men vi tog igen förlorad tid på vinterhalvåret.

Segelflygutbildningen började med ett antal pass i köksstolen eller glidaren. Med hjälp av en vinsch monterad på en större jeep, vinschades adepten upp på ett femtiotal meters höjd, kopplade sig loss från linan och glidflög rakt fram. Efter ett par lyckade skutt fick eleven göra en s-sväng före landningen.

Sedan var det dags för ett par pass i den tvåsitsiga Kranichen för att till slut vinschas upp i Babyn för ett par flygningar rakt fram. Efter idogt övande i Kranichen och vinschande i Babyn var det så dags för ensamflygning efter uppbogsering med Mothen.

Fabian, som var intresserad av allt, ville prompt lära sig segel-

flyga. Det gick nu tyvärr inte, men ett par turer i Kranichen kunde jag bjuda på. Som tack medförde Fa vid dessa tillfällen ett par hästar och vi kunde ta oss en uppfriskande galopp på flygfältet. Dessutom hade man från hästryggen en överdådig överblick över segelflygverksamheten.

Min kombination av segelflygning och ridning kom naturligtvis till skolchefens kännedom.

"Har Du någonsin sett någon rida på flygfältet", röt Ingemar Wilander.

"Nej, major", svarade jag sanningsenligt.

"Då borde Du för f-n begripa att det är förbjudet", avslutade Ingemar.

Mot denna stränga logik fanns naturligtvis intet att invända. Det man inte sett var självklart förbjudet. Straffet blev några extra helger segelflygutbildning.

Intresset för segelflygning fick sig en ordentlig skjuts efter löjtnanten Per-Axel Perssons världsmästerskap 1948 och världsrekord i höjdvinst. Under SM 1947 hamnade Per-Axel i ett enormt åskmoln som lyfte upp honom till nära 9 000 meters höjd. I molnet rådde vertikala vindar som närmade sig stormstyrka och Per-Axel hade vissa svårigheter att ta sig ur molnet för att inte blåsa upp till månen.

Naturligtvis skulle jag bli näste världsmästare. Det verkade inte vara någon större konst att sträckflyga genom att ta sig från cumulusmoln till cumulusmoln och under varje moln skruva sig upp till betryggande höjd för att kunna nå nästa. Kruxet var bara att vi blåbär av kanske förståeliga skäl inte beviljades så mycket träningstid som de i toppen etablerade. Dessutom var ju segelflygplanen inte till för oss utan för markpersonalen.

Jag fick summa en chans till sträckflygning under hela min tid vid F5. En söndag verkade vädret stämma för att kunna klara sträckprovet för silver-C, ett certifikat snäppet finare än vanligt segelflygd:o. Jag bogserades upp till kontakt med termiken, dvs den uppåtriktade varmluften under ett väl tilltaget cumulusmoln över flygfältet. Så bar det iväg norrut.

I början gick det utomordentligt bra och jag började fundera på hur lång sträcka som krävdes för svenskt respektive världsrekord. Men efter ett par timmar och någonstans över småländska högländet började cumulusmolnen ta slut. Med möda lyckades jag hanka mig fram några futtiga moln till men sedan var det stopp och slut.

Under mig fanns bara högstammig, präktig småländsk skog och situationen började bli något prekär.

Så fick jag syn på den – en liten, måhända för liten glänta i skogen. Jag kom in en aning högt men genom att vingglida med luftbromsen ute, skar jag ner till sättning precis i "fältgränsen". Till all lycka var det en åker i träda utan inslag av sten. Jag fick stopp på kärran genom att lägga ner ena vingspetsen i marken just innan fältet tog slut. Och där stod jag.

En inspektionsrond visade att kärran var oskadd, men mina nerver hade vissa problem med en del plötsligt uppkomna knutar. En kostig ledde till en smal väg en bit in i skogen. Jag chansade på den färdriktningen och började traska. Från luften hade jag inget som helst minne av att ha sett någon bebyggelse. Men min tur höll i sig. Efter en inte alltför lång vandring stötte jag på världens minsta hus mitt i skogen. På förstubron satt en gammal man och rökte pipa. Och i det lilla huset fanns telefon!

Jag ringde till F5 och beställde transportvagnen för flygplanet. Efter en del bekymmer med lägesangivningen var det bara att vänta. Man räknade med en körtid runt två timmar och det skulle visa sig stämma ganska väl.

Inne i huset huserade en gammal gumma, betydligt äldre än mannen. Hon kokade kaffe och höll sig sedan undan. Hon hade blivit stendöv med åren, berättade gubben.

Han berättade också, om än något motvillig, om sig själv. Hur han i unga år ärvt den lilla skogsgården och länge bott där som ungkarl. Men till slut förstod att han inte skulle klara sig ensam utan att det behövdes kvinnfolk i stugan.

Då fick han höra talas om att en granne dött. Han for iväg och tittade på änkan som ju visserligen var betydligt äldre än han själv. Men han tänkte att det skulle vara ett bra parti med en änka som så att säga var färdigutbildad i hushållsgöromål och annat. Kärlek och sådant trams var inte att tänka på. Det var fråga om ett rationellt handlande.

Nu hade man bott där i nära fyrtio år. "Och nu", sa gubben enkelt, "nu älskar jag henne" och såg ömt på sin skinntorra fru.

Jag känner fortfarande klumpen i halsen och hur tacksam jag var att transportvagnen med inte alltför glada mekaniker dök upp i just detta ögonblick.

Glada var de bestämt inte. De var samtliga segelflygare och underlät inte att på hemvägen lägga ut texten om mitt i deras ögon

idiotiska rekordförsök. Jag borde avbrutit när jag hade flugit sträckan för silver-C, landat på en flygplats för att få tiden klockad och därigenom också underlättat för hämtningen. Nu kunde jag titta i månen efter mitt silver-C. Bilfärden hem blev ganska dystert. Men jag fick i alla fall åka bil och det var en lyx på den tiden.

Det rådde bensinransonering och antalet privatbilar bland flyglärarna inskränkte sig till två. Den ena ägdes av ett konsortium med löjtnanten Carl-Gustaf Torell i spetsen och utgjordes av en urgammal Ford med det passande namnet Blixten. Den fick bara köras av medlemmar i koncernen och det var en stor ära att få medfölja som passagerare.

Den andra bilen ägdes av flygingenjören Bengt Åkerlind och ryktet sporde att Krus-Bengt, som var hans nom de guerre, mot visst vederlag lånade ut sin stora Mercury.

Jag tog mod till mig och frågade Krus-Bengt om ryktet talade sanning. Visst gick det för sig. Och visst kunde jag få låna den i anslutning till Derbyt på Jägersro. Bara jag lämnade tillbaka den fulltankad. Detta villkor innebar en tur till Danmark där bensinen var fri. Det var ju en enkel sak. Färjan till Helsingør gick varje kvart och med tankning på andra sidan borde det vara avklarat på en dryg timme från start.

Efter ett överdådigt Derbyprogram med de obligatoriska inslagen med lördagssupé på Falsterbohus och söndagslunch på Savoy i Malmö, tog jag färjan över till Helsingør på söndagskvällen. Macken låg alldeles intill färjläget och jag beordrade med världs- van min full tank.

Mackkillen började tankningsproceduren. Vid 50 liter tittade han upp och frågade hur mycket tanken rymde. "Vet inte", sa jag "men tanken ska bli full."

100-litersstrecket passerades, liksom 150- och 200-liters. Jag började nervöst räkna pengarna.

263 liter fick jag betala med mina absolut sista slantar. Vid hemkomsten visade det sig att alla, utom just jag, kände till att Krus-Bengt monterat in en gammal vingtank från Sk14 i bakluckan. Den rymde 212 liter. Till denna rymd skall adderas bilens normala tank på 60 liter. På full tank körde Krus-Bengt sedan gott tills något nytt offerlamm uppenbarade sig lagom till en ny tankning.

Möjligen kan någon tycka att denna generositet att låna ut bilen

gränsade till det omoraliska. Jag tycker nog inte det. Jag kunde ju ha frågat hur mycket tanken rymde och då hade Krus-Bengt inte ljugit. Det vet jag för jag blev senare vittne till just ett sådant samtal. Det hela betraktades som det stora skämtet det var och ingen – inte ens offren – tog illa upp.

Däremot var det värre med en annan företeelse. Det spelades om pengar. Och det var inte småsummor precis. Jag har inget emot att besöka ett casino eller två i avsikt att spränga banken. Men här rörde det sig om kortspel vänner emellan med hela den klassiska repertoaren med skuldsedlar och allt.

Ett par av oss var veritabla korthajar och vi andra hade i långa loppet inte en chans. Månadslöner kunde förloras på en kafferast och korthajarna var obevekliga. De måste ändå förstått att förlorarna försattes i svåra ekonomiska predikament. Men nej. Skulderna krävdes in till sista öret. Jag har aldrig kunnat förstå hur man kallsinnigt praktiskt taget kan ruinera sina vänner. Den som sig i leken ger, får leken tåla, kan låta sig sägas. I enstaka fall, ja. Här sattes utplundringen i system med grovt utnyttjande av kamrattrycket. Men korthajarna var i betryggande minoritet och kunde räknas på ena handens tumme och pekfinger.

Som redan nämnts, tillfördes lärarcorpset varje år sex nya fänrikar. Efter bara ett år hade min lilla kull sex yngrekursare och sex äldrekursare att tampas med. Bara dessa tre kurser innehöll således arton praktiskt taget jämnåriga ynglingar med praktiskt taget identiskt lika intressen i livet – flygning och flickor. Alla var vi ungar, man gifte sig sent på den tiden, och det fanns alltid någon kumpan att tillgå om det vankades inbjudan till något trevligt. Sveriges vackraste flicka, som jag varit förlovad med, hade funnit en amerikan intressantare än läraren i Ljungbyhed och jag var ute i marknaden igen.

Kalasen var många och varade länge. Särskilt mässfesterna på gamla K2 i Helsingborg hade en förmåga att dra ut på tiden. Ofta tog jag mjölktaget från Helsingborg till Klippan för byte till rälsbuss hem till Ljungbyhed. För att få krama ut den sista droppen sömn brukade jag lösa 1:a klass biljett till Klippan och med en lapp på kupédörren – väckning i Klippan tack! – hoppas på en smula vila. Det fungerade utmärkt tills en morgon späda barnaröster väckte mig redan före avfärden.

"Mamma, det ligger någon i vår kupé." Jag slog upp mina ljusblå och tittade rakt in i ett gossebarns förvånade ansikte. Bakom honom stod tripp, trapp, trull tre små prinsessor. Det var vår nuvarande kung, som jag på detta okonventionella vis träffade för första gången. Den unge kronprinsen var på väg från Sofiero till Öland tillsammans med sina systrar och mor.

Det stora plakatet med "Reserverad kupé" hade helt undgått mig när jag törnade in en halvtimme före start.

Under den fortsatta färden fick jag inte en blund i ögonen och anlände till flygningarna ganska så trött. På programmet stod uppmuntrande nog looping. Jag äntrade min Sk25:a, beordrade eleven att stiga västerut och knoppade omedelbart in.

Efter en omätbar stund vaknade jag av att det började kännas kallt och allmänt ruggigt. Bredvid mig satt eleven och höll stint ögonmärkena för reglementsenlig stigning. Runt oss bara vatten och inget annat än vatten. Kursen var stadig västlig. Vi låg långt ute över Skälderviken på över 3 000 m höjd – nästan topphöjd för Sk25.

Jag tog rodren, svängde 180 grader och påbörjade undervisning i looping på vägen ner. Det var säkerligen första gången ett pass looping avverkats på rakbana och under kontinuerlig höjdminskning. Men vi hann hem i tid och med övningen avklarad. Sens moralen är alltså den: Åk aldrig mjölktag med blivande kungar – det tröttar.

Framåt höstkanten inträffade en av flygutbildningens stora begivenheter, nödlandningsövningarna. Vi ombaserade till Rinkaby och inkvarterades i den gamla officersmässen därstädes. Jag mindes med skärpa mina egna övningar med Svante Nordqvist som lärare och det var med stor entusiasm jag skred till verket för att lära ut nödlandningens svåra konst. Det gavs många tillfällen att glänsa inför eleverna genom att från till synes hopplösa utgångslägen kunna lotsa ner kärran till säker landning. Nu säger någon naturligtvis att det var väl ingen konst att hitta nödlandningsfält i Skåne där allt är platt som en plätt. Men då har någon glömt bort att det bara var vissa fält som var tillåtna för landning. Vidare att terrängen kring Rinkaby starkt påminner om Norrland.

Få övningar övar upp flygkänslan och förmågan att se framåt tredimensionellt som just nödlandningsövningar. Vi lärare roade oss kungligt under dessa dagar och jag tror att vår flygglädje hade

en stimulerande inverkan på eleverna. Själv hade jag upplevt det så bara några år tidigare.

Vid en landning fastnade ena hjulet under utrullningen i en mullvadsgrop och vreds av. Flygplanet svarade genast med en snabbare variant av ground loop, dock utan ytterligare skador. Något snopen klev jag ur för att inspektera det trasiga landstället. Under mitt varv runt flygplanet hörde jag ett intensivt tassande bakom ryggen. När jag vände mig om, stod eleven på korrekt avstånd, 1,25 meter, i perfekt enskild ställning och trumpetade med hög röst: "Fänrik, aspirant NN anmäler att vi har störtat!"

Vi hade pli på eleverna på tiden och jag var mycket tacksam för upplysningen.

Vid ett annat tillfälle stod ett flygplan parkerat i kanten av fältet när vi landade och jag körde över dit för att se om något hänt. Av lärare och elev syntes inte en rök. Ett mummel i diket avslöjade två svampplockande individer. Där fanns massor med svamp. Fråga mig inte av vilket slag. Allt jag vet om svampar är att alla är ätliga – vissa dock bara en gång.

Min lärarkompis fyllde sin och elevens flyghuva med läckerheterna och flög hem. På märket just den dagen stod Ingemar Wilander och han startade genast en utredning varför båda besättningsmedlemmarna i ett och samma flygplan flög omkring utan flyghuva.

När anledningen framstod i all sin osminkade sanning fattade Ingemar på stående fot två beslut.

Min kamrat fick övertaga dagofficerstjänsten för resten av Rinkabytiden med omedelbar verkan. Inga fler besök på Sommarlust i Kristianstad således.

Kocken beordrades fixa svampomelett till chefsmiddagen till vilken min kamrat inbjöds.

Ett par typiska Wilanderbeslut som dels avslöjade en praktisk och okonventionell läggning beträffande rättshanteringen och dels en rent mänsklig omtanke parad med en vilja att städse dela med sig av detta livets goda.

En annan person som också gärna delade med sig av livets goda – för att göra ett hopp i historieskrivningen – var provinsialläkaren i Perstorp. Erik Karlström med sin rara Monika utsåg sig själva som reservföräldrar för mig under mina år i Ljungbyhed. Men deras hem var inte bara öppet för mig. Deras dörr stod alltid på vid gavel för alla och envar. Perstorpsborna betraktade sin doktor

med en sorts njutningsfylld fasa och stor kärlek. Man visste aldrig riktigt säkert vad den gode doktorn kunde hitta på. Han kunde ta med mig, iförd lånad vit rock, på en rond till sjukstugan eller ålderdomshemmet där han presenterade mig som doktor Björkman, världskänd specialist på Machtaliska åkommor.

Eller han kunde under pågående föreställning av Cirkus Brazil Jack trava in i manegen och med hög röst bjuda in hela ensemblen på vickning efter föreställningen. Just denna kväll minns jag särskilt väl. Efter förplägnaden i det Karlströmska hemmet satt Brazil Jack med husets två små döttrar i knäet.

"Brazil Jack är förtjust i barn ser jag", sa Erik.

"Ja", sa Brazil Jack, "jag vet aldrig om det kan vara mina egna."

Om nödlandningsövningarna i Rinkaby var en av årets höjdare, gick inte vinterövningarna på Siljans is av för hackor de heller. Utanför Rättvik plogades landningsstråk upp på isen och flygplanen stod uppställda i långa rader ut från kyrkbryggan. I ombaseringen från Ljungbyhed ingick att vi skulle landa på Tallheden, ett flygfält utanför Orsa, för att byta hjulen på flygplanen till skidor.

Vi flög gruppvis med en lärare i gruppchefsflygplanet. Av någon anledning kom jag att ligga först i spåret och efter tankning i Nyköping satt jag kurs mot Tallheden via Västerås vilket både var tur och otur. Strax söder om Mälaren mötte vi dåligt väder och jag borde möjligen vänt. Men det var bara en kort bit kvar till Västerås och jag kände igen mig efter mina år på Barkarby. Så vi stångade oss fram sista biten till F1 utanför Västerås och landade för vidare order.

Det visade sig att resten av gänget överhuvudtaget inte lämnat Nyköping och även om jag passerat det dåliga vädret, fick jag order att stanna i Västerås med mina kycklingar.

Efter att ha ordnat kojplatser åt mina skyddslingar intog jag en god middag med några av mina F1-vänner på mässen. Middagen var så god att vi bestämde oss för att bättra på inredningen. Bland annat hängde där ett porträtt av min gamle vän från Båstad och Hästängsudd, generalen Axel Ljungdahl, som varit chef för F1 under kriget.

Olyckan ville att en dassring satt lös på toaletten och den kom genast till användning som en extra ram. Som en tjusig garnering använde vi sk skinkputs, dasspapper på vanlig svenska. Vi ansåg att porträttet vunnit avsevärt rent estetiskt och gratulerade varan-

dra till en kulturell insats av bestående värde. Sedan glömde vi hela episoden.

Det gjorde däremot inte generalen. Han råkade komma på inspektion morgonen därpå och var liksom en viss drottning inte road.

När jag så småningom anmälde mig för majoren Ingemar Wilander uppe i Rättvik fick jag utan omgång åtta dar i buren. Att avtjänas vid hemkomsten till Ljungbyhed. Ännu i denna dag vet jag inte om de åtta dagarna hade med porträttet att göra eller om det var en bestraffning för att jag flugit med elever i för dåligt väder. Och på den tiden frågade man inte. Min styvfar, som på K1 bland annat skötte bestraffningarna, försökte förgäves få tag i förhørsprotokoll, auditörsutlåtande och andra i dylika sammanhang förekommande handlingar. Men njet. Intet fanns till beskådande. Förmodligen handlade det om en Wilandersk variant. Däremot fanns i mitt vid detta lag digra straffregister en anteckning om åtta dagar med tjänstgöring för brott mot givna order.

När mina åtta dagar var avtjänade, fick jag ett brev från flygstabschefen. Med hänvisning till mitt mindre lämpliga uppförande, sammanlagt 45 dar i buren, avsåg inte chefen för flygvapnet att till våren föreslå Björkman till befordran till löjtnant. Däremot avsåg CFV att låta B. gå kvar ytterligare ett år på prov. Och var det så att B. icke åtnjöt sig med detta CFV beslut, ansåg CFV att det var lämpligast för B:s egen skull att B. begärde avsked.

B. åtnjöt sig med CFV beslut. Och så blev jag "hoppad" redan som fänrik. Ett svårslaget rekord. Att bli hoppad var egentligen det gängse uttrycket för framförallt kaptener som inte blev befordrade till majorer. Alla blev automatiskt befordrade till kaptener men därefter skedde befordran efter ett urvalssystem med vitsord och diverse beredningar. Svår majorsfeber grasserade bland kaptener i skottgluggen och den gick i allmänhet aldrig över förrän befordran var nådd. Och de som blev kvar kunde bli bittra livet ut.

Det är möjligt att detta sammanhänger med att man i det militära på utanskriften, dvs gradbeteckningarna och därmed sammanhängande titel, kan se hur vederbörande lyckats i sitt yrke. I det civila livet kan ju t ex en ingenjör vara allt från kontrollant på verkstadsgolvet till VD för företaget.

Nu blev jag alltså hoppad redan som fänrik och denna upplevelse hade i varje fall det positiva med sig att jag för all framtid blev vaccinerad mot majorsfeber.

När jag tänker tillbaka på mina år i Ljungbyhed förefaller tiden vara fylld av allehanda spektakel. Jag avser inte att här trötta läsaren med berättelser om hur Fabian och jag var med på Statsfruns möhippa, ej heller hur vi agerade golvlampor i en lottaförläggning för att undgå upptäckt och inga ord om Sällskapsklubben High Speed med sina årliga, omstörtande sammankomster på ett abonnerat Stadshotell i Eslöv med efterföljande lunch på Stadt i Lund med pytt i panna – men den skall vara vänsterhandsskuren, tack!

Däremot kan jag berätta något om en av utflykterna till Grand Hotel i Mölle. Det var naturligtvis dans och vi satt där och spanade in vad som fanns att spana in i blomsterrabatten. Då anländer plötsligt ett sällskap skådespelare med den unga, sköna, ingénuen Inger Juel i spetsen.

"Henne bjuder vi hit", sa Fabian direkt.

"Visst", sa jag och korsade dansgolvet. "Hej Inger, vill Du komma över och kaka supé med oss?"

"Gärna", sa Inger, som tydligen ville komma ifrån Edvard Persson och de andra månsarna. Efter att ha pudrat näsan, kom hon över till oss och studerade intresserat mina kamraters gapan-de munnar. Mina aktier som mästerraggare passerade snabbt all time high.

Ända tills Inger talade om att vi var sysslingar och hade känt varandra sedan barnsben.

Vi skulle komma att lära känna varandra ännu närmare. Efter en vecka hade vi förlovat oss och bröllopsklockorna ringde inom ett halvår.

Bröllop innebär svensex och traditionen vid flygskolan var mycket fast och sträng. Egentligen passar en skildring av en svensex inte in i en sådan här seriös historieskildring, men eftersom en egendomlighet inträffade, så får det väl passera.

En viktig del i svensexan var inte helt oväntat att supa svennen under bordet och dessutom så att det skulle bli uppenbarat för alla och envar. Av den anledningen skulle svennen sitta uppspetad på en barstol med kuvertet dukat på en upphöjning av bordet. Snapsglaset bestod av en liten blomvas som rymde alldeles för mycket brännvin.

Svensexan skulle begås en fredag och kruxet var att på söndagen skulle lysningsmottagningen äga rum i min blivande svärmors villa i Äppelviken. Jag kunde bara inte komma dit i ett

bedrövligt tillstånd. Goda råd var alltså dyra. Dock inte dyrare än att någon tipsade mig om att en tekopp med matolja skulle vara ett effektivt sätt att förhindra höggradig berusning.

Sagt och gjort. Med husmors hjälp kyldes för säkerhets skull två tekoppar fyllda till brädden med matolja ner och jag svalde ner elixiret någon timme före orgien.

Mina kamrater fångade in mig, drog mig ett par varv i simbasängen och bar mig i triumf till mässen där jag spetades upp på barstolen. Sexan kunde börja och den första snapsen hölldes upp.

Efter bara någon timme var jag ensam kvar i mässen. Alla mina kamrater hade blivit trötta och försvunnit. Där satt jag ensam kvar på min upphöjda plats och kände mig spik nykter. Klockan var bara barnet och jag kom på att jag faktiskt skulle hinna ta nattåget till Stockholm redan samma kväll.

När jag kom fram till Stockholm C på morgonen kände jag mig i den finaste av former. Jag visste att min blivande hustru repeterade på Södran och begav mig dit för en liten överraskningsuppvaktning. I sceningångens trappa kändes det som om någon plötsligt lyft av locket på hjässbenet och jag kände en våldsam berusning. Oljehinnan i magutrymmet hade uppenbarligen inte längre kunnat hålla stånd mot allt det brännvin som runnit nerför stuprännan kvällen innan. Jag blev våldsam och trött, satte mig i trappan och föll i djup sömn. Så nog blev Inger utsatt för en glad överraskning alltid! Efter att ha forslats hem till Äppelviken och bäddats ner i ett gästrum, kunde jag nödtorftigt presenteras vid lysningsmottagningen dagen därpå. Jag har aldrig varken förr eller senare hört talats om någotså egendomligt som en fjäder med så kallad delayed contact fire – fördröjd utlösning. Men någon gång skall vara den första.

Trots att Inger hade sin egen karriär att tänka på, ville hon inte överge sin make och man. Vi fick under ett par månader låna en äldre kamrats våning under hans kommandering till Flygkrigshögskolan i Stockholm. Den var belägen i ett tvåfamiljshus som ägdes av flyglärarkollegan och fanjunkaren Einar Olsson. Einar hade varit lärare redan på min elevtid och tillhörde samma kategori lärare som min avgudade Olle Larsson. Einar var om möjligt ännu mer omtänksam än Olle och kontrollerade kalla dagar att hans elever var ordentligt klädda ända in på långkalsongerna.

Einars fru Ethel och Inger blev snabbt goda vänner vilket kanske inte sågs med så blida ögon av de andra officersfruarna. På den tiden var det en väldig klasskillnad mellan befälskåren. Kanske inte så mycket i tjänsten och framförallt inte i luften. Men i det privata umgänget. Ethel och Einars dotter Marita har långt efteråt berättat att på de för barnen gemensamma julfesterna fick inte officersbarnen leka med underofficers- och underbefälsbarnen. Egentligen är det ganska fantastiskt! Det är ju dock i skrivande stund bara drygt 40 år sedan! Sådant lade jag naturligtvis inte märke till men väl Inger. Demonstrativt underhöll hon sig med fruarna på andra sidan staketet och gjorde sig än mer omöjlig.

Följden av det hela blev att jag anhöll om att få lämna Ljungbyhed och komma tillbaka till en flottilj i Stockholms närhet. Och kan man tro. Redan på våren 1949 fick jag en tillfällig kommendering till F8, Barkarby. En kommendering som så småningom utmynnade i en omplacering. Och dessutom blev jag i samma veva befordrad till löjtnant.

F8, Kungl Svea flygflottilj

F8 hade fortfarande kvar den gamla J22:an. Världens snabbaste flygplan i förhållande till spårvidden, ni minns. Jag placerades på andra divisionen och fick löjtnanten Sven Lampell som chef. Redan från första stund kom vi synnerligen väl överens och skulle få mycket roligt tillsammans.

Efter bara någon tid blev jag också utnämnd till divisionschefens ställföreträdare och chef för markstyrkan. På den tiden var det så vist ordnat att divisionen bestod av två delar – en flygstyrka (med alla piloter) och en markstyrka (med alla mekaniker). Vardera styrkan hade naturligtvis en chef – i det militära vimlar det av chefer. Den till tjänsteställningen främste, som det så naturligt och enkelt låter, var också chef för det hele.

Visheten med detta arrangemang slog ut i fullaste blom om divisionschefen samtidigt var chef för flygstyrkan. Som både ansvarig för flygtjänsten och högste chef kunde han enkelt ge order till markstyrkan om hur flygplanparken skulle hanteras. Inga komplicerade samråd med baschefer och kompanichefer, som idag, utan enkla och raka rör. En dåtida divisionschef var i ordets egentliga bemärkelse en verklig chef med ett väl inpinkat revir. Och nyttigt var det också att få ta ansvar. Vi var alla unga. "Lampan" Lampell var inte mer än 27 år och jag hade ännu inte fyllt 24.

Det var enda gången under mina 41 år i flygvapnet som jag hade direkt befäl över värnpliktiga, om man undantar när jag långt senare som avdelningschef i flygstaben förde strängt befäl över avdelningens ende värnpliktige skrivbiträde. Mina kamrater i armén blir lätt förvånade när de får höra att man kan göra officerskarriär utan att engagera sig i värnpliktsutbildning. Men i flygvapnet går det utmärkt, som så mycket annat.

För mig blev det en oerhört nyttig period. Jag höll på att bli miljöskadad av att bara umgås med välmotiverade förare som alltid gjorde sitt bästa, som av ren och oförfalskad lojalitet ställde upp på allt och som dessutom frivilligt sökt sig till flygvapnet.

De värnpliktiga hade sannerligen inte sökt sig till någon frivillig tjänst och deras motivation var därför inte heller den bästa. Och alla problem! När vi blivit närmare bekanta med varandra, blev jag trots min ungdom något av en biktfar för mina mannar. Redan

då grundlades hos mig en bestämd uppfattning att det tydligen inte finns en enda familj i detta land som inte har ett skelett i garderoben.

Nu hade jag inte bara värnpliktiga under mitt visa befäl, där fanns också en handfull underofficerare och underbefäl. Om dessa kategoriers yrkeskunskap och kåranda är redan vittnat och behöver inte upprepas. Det enda problemet var min ungdom. Men den tidens auktoritetstro och disciplin var naturligtvis till stor hjälp för mig. Och skulle jag någon gång i ungdomligt oförstånd hitta på någonting alldeles uppåt väggarna, fanns det alltid någon gammal fanjunkare eller furir till hands som vänligt och artigt, men bestämt, lotsade mig in på den rätta, hävdvunna vägen.

Trots allt var jag dock i grunden jaktflygare och efter åren på Ljungbyhed törstade jag efter att få sätta i gång med litet kurvstrid och annat för blodtrycket nyttigt. Vi hade en kull kadetter på divisionen och deras utbildning blev en lämplig repetitionskurs för mig. Det ansåg också min divisionschef och följden blev att jag på nytt fick sätta mig på skolbänken. Under en tid i alla fall. På så vis har jag fått en synnerligen gedigen flygutbildning. Som flyglärare grundläggande flygutbildning i ett par omgångar och nu d:o flygslagsutbildning.

Min divisionschef Sven Lampell var en i grunden bussig och genomhederlig själ men med stora krav på sina förare. Han höll sina piloter i Herrans tukt och ordning och ve den som försökte smita undan sitt ansvar. Svenne Lampas hederskodex var omutlig. Det är egentligen lustigt hur man hos vissa unga officerare tidigt kan skönja generalsgalonerna. Lampan var en av dem jag mött i mitt liv som hade dessa skuggor på ärmen. Nu valde han senare i livet att lämna flygvapnet för att helhjärtat engagera sig i hjälp åt de fattiga och drabbade i vår grymma värld. Av den tippade generalen blev en internationellt aktad och ärad Röda Korsarbetare på högsta nivå.

Sven var gift med skådespelerskan Eva Dahlbeck. På divisionen fanns också en ung fänrik, Sture Erlandsson, den gladaste av prickar, som äktade Håkan Westergrens dotter Lena. Sture bodde inte långt från Inger och mig i Äppelviken. Den tidens kändisjournalistik var inte på långa vägar så närgången som nu, men vi tre officerare fick ändå känna av hur det var att bli kallad linslöss.

Sture var liksom sin svärfar en hängiven fotbollsfantast och

AIK:are. Det var en fest att få följa med dem på Stadion och höra Håkans scentränade stämman åska: "Låt bli bollen", när motståndarlaget slog en bakåtpassning till målvakten. Och det var också gripande att studera den spröda Inga Tidblad när hon kom ut för att hälsa på Håkans Stadionkompisar som satt i köket och tärde en eftersnackspilsner.

Som ett litet exempel på kändisskapets egendomligheter kan nämnas att vid F8 fanns en fanjunkare som var landets i särklass skickligaste hinderryttare. Ragnar Helmer levde ett vad jag kan förstå kluvet liv. På Ulriksdals och landets andra galoppbanor var han en firad segrare med fritt tillträde till sadelplats och en hästägarnas gunstling. I den grå vardagen slet han på "fel" sida staketet med exercis med värnpliktiga och annat i våra flygarögon trista ting.

Emellertid tog han mig åt sidan en dag och sa:

"Löjtnanten som är officer och gift med en filmstjärna måste absolut ha en galoppör. Wiedesham-Paul har en lovande tvååring som heter Loveline. Jag kan fixa den billigt."

Av rent ekonomiska skäl var jag tvungen att avböja detta strålande erbjudande. Det hade annars varit helt i linje med min affärsbegåvning att nappa. Nu köpte Kar de Mumma kusen som efter några löp bröt ner och förmodligen blev omvandlad till charkuterivaror.

Sven Lampell bodde med sin Eva en bit ifrån skådespelargettot i Bromma. Han hade just köpt ett suterränghus där det i suterrängen fanns ett extra rum. Sonen Thomas visade stolt mormor omkring och väl nere i extrarummet förkunnade Thomas:

"Här är Fars arbetsrum och här skall en tant bo."

Redan på den tiden var officerarna underbetalda och en liten kassaförstärkning i form av rumsuthyrning var inte att förakta.

Svenne Lampa var en synnerligen skicklig förare och när han föreslog att vi skulle bilda en uppvisningsrote med arbetsnamnet "Den oskiljaktiga roten" var jag naturligtvis inte sen att tacka ja. Visserligen hade jag dittills flugit uppvisning antingen ensam eller som chef, men jag trodde inte att skulle vara så svårt att hänga med som tvåa.

Innan jag kom på knepet skulle jag få avsevärda problem. Och problemen hängde just samman med att jag tidigare varit herre på täppan. Jag försökte från min sidoplatz på något egendomligt sätt



Foto: FS.

På väg upp till ett träningspass med "Den oskiljaktiga roten".

leda roten, vilket självfallet var helt fel. Beordrade Lampan roll, försökte jag göra en alldeles egen roll och så vidare.

Knepet att hänga med är så enkelt att man egentligen borde kunna räkna ut det med det man sitter på. Man kryper så nära sin chef man kan, så där en fem meter, ju närmare ju enklare, håller stenhårt sina ögonmärken och struntar i vad chefen gör. Man formligen suger sig fast i ögonmärkena och tränger bort alla andra synintryck från mark och himmel. Genom att man fullständigt överlämnar sig till chefens flygning och helt litar på honom, uppnår man den nödvändiga avspänningen.

Nu gjorde vi väl inte så många uppvisningar under de år vi höll på. Men det var utvecklande för flygkänslan och kamratskapet. Många år senare skulle Sven, då överste och chef för F15 i Söderhamn och jag, major och flygchef vid F7 i Såtenäs, ha ett litet rendez-vous över Mellansverige i våra Lansar för att uppliva gamla minnen. Vi ägnade en dryg kvart åt minnet av "Den oskiljaktiga roten" och kunde konstatera att takterna satt i.

Sven Lampell var också en hängiven rojalist. När Gustaf V gick bort, skulle den kungliga båren dag och natt övervakas av militär

hedersvakt. Lampan anmälde mig och sig själv och när vaktlistan kom, visade det sig att vi skulle stå vakt sista natten kungen låg på Drottningholms Slott. Passet började klockan två på natten och vi skulle avlösas klockan sex. En vänlig slottstjänare visade oss vägen till paradsängkammaren, där kungen låg omgiven av en i ordets verkliga betydelse bedövande blomsterprakt.

Slottstjänaren hade dukat fram ett bord med allehanda drycker, svaga som starka, i ett angränsande rum och bjöd oss att inte vara blyga. Sven avvisade med förakt propån. En svensk officer som hade hedersuppdraget att bringa sin avlidne monark en sista hyllning, hemföll inte till slika drängfasoner. Här skulle vaktas. Slottstjänarens sista ord att om någon skulle komma och störa oss, så var det bara kungen, föll inte i god jord. Sven bara fnös.

Sven och jag anvisades plats på var sin sida av kistans huvudände. Det blev en kämpig vakt i all blomdoften. Jag tvingades att avbryta ett par gånger för att inte alldeles klappa igenom. Men Sven genomförde sitt pass orubbligt, rak i ryggen och blicken riktad rakt fram.

Föga anade jag att jag 23 år senare skulle få motsvarande uppdrag. Denna gång för en kung som jag av en ödets skickelse fått lära känna nästan som en vän.

Sommaren 1951 fyllde flygvapnet 25 år och jubileet firades med en stor flygdag över Gärdet i Stockholm. Sveriges bästa radio ville förstås vara med och hade utsett sin flygande reporter Manne Berggren att bevaka evenemanget. Och jag utsågs att vara Mannes följeofficer. Manne hade lagt upp en formlig programserie innehållande intervjuer med allehanda aktiva och pensionerade förgrundsfigurer i flygvapnet. En i den senare kategorin var legenden och översten Gösta von Porat med Kungl Svenska Aeroklubbens aviatördiplom nr 7 från 1912 på fickan. Gamle Po var vid tillfället bosatt i Jönköping och Manne hade bråttom. Kunde vi inte flyga fram och tillbaka över dagen? Självklart. Vi skulle ju i alla fall flyga i samband med jubileet, så en tur till Jönköping kunde vara en bra inflygning för hr reportern.

Vi äntrade en Sk16 och satte kurs mot lilla Jerusalem. Manne hade tid i den lokala studion och där väntade Po med blid hustru. Manne lät mig nådigt följa med in och hotade med alla tänkbara gräsligheter om jag gav ifrån mig det allra minsta pip. Mikrofonerna var nämligen ohyggligt ljudkänsliga.

Intervjun satte igång. Det blev fel på både det ena och det andra. Tiden gick. Inger hade för ovanlighetens skull en spelledig kväll och väntade hemma. I studion fanns telefon, men den vägrade att ta emot rikssamtal. Jag ringde trafikledaren på Jönköpings flygfält och sände ut SOS. Jo, det skulle ordna sig.

Tillbaka i studion satt jag tyst i över en timme då Manne plötsligt säger:

"Och här i studion sitter en ung jaktflygare. Gösta har just berättat att i hans flygplan fanns det bara tre instrument – hur många finns det i ett modernt jaktflygplan, löjtnant Ulf Björkman?"

Har Du, käre läsare, försökt prata med hoptorkade stämband? Det går inte och Manne klippte helt följdriktigt bort mitt krax.

När jag lämnade in färdplanen för returen var en ny trafikledare i tjänst. Jag frågade oroligt om mitt meddelande till hustru möjligen effektuerats. Utan ett ord pekade trafikledaren på ett stort papper:

"Fixat Björkmans kaktus 15.32. Erik."

I den stora jubileumsflyguppvisningen deltog praktiskt taget allt som gick att flyga med i flygvapnet. Det var massor med avancerad flygning, ballongjakt, bombfällning i Djurgårdsbrunnskanalen och jag vet inte allt. En höjdare var enligt Mannes och min uppfattning en av Manne påhittad programpunkt: "På begäran". Det skulle gå till så, att speakern på marken skulle locka till sig några ur publiken som skulle önska sig en avancerad manöver. När jag sedan utförde den skulle Manne från baksits ge en livfull skildring av hur det kändes.

Radiotrafiken sändes ut via högtalare till publiken på Gärdet och radiolyssnarna runt om i landet.

Jag hade försynt föreslaget att vi skulle repetera, men Manne svarade förtrytsamt att han minsann visste hur en looping och en roll såg ut. Må vara att veta hur det ser ut från marken. Men hur känns det i kärran? Det krävdes dessutom en viss vana att höra vad som sägs i flygplanradion. Ljudkvaliteten var inte alltid den bästa. Men Manne ville inte.

Under väntan på vårt inträde på arenan låg vi och snurrade över Stockholms Stadion. Där pågick en match mellan AIK och något farmarlag, Djurgårdens IF tror jag det hette, som inte saknade allmänt intresse. Jag sa till Manne att hålla i sig och försöka koncentrera sig på resultattavlan. I andra försöket på låg höjd

mellan flaggstängerna vid ståplatsläktaren såg vi att AIK ledde med betryggande 3-0.

Som inledning till vårt av alla efterlängttade program kunde Manne alltså meddela denna glädjande nyhet till den fotbollsintrasserade delen av publiken på Gärdet. Men det var väl det enda som var lyckat. Man begärde spinn och Manne beskrev roll. Man begärde looping och Manne fortsatte med roll. Man begärde roll och Manne beskrev faktiskt roll.

Uppvisningen avslutades med en punkt som kallades "Karusellen" efter ett då populärt radioprogram. Alla i uppvisningen deltagande flygplan flög gruppvis i cirkel runt Gärdet. De långsammaste underst och sedan steg hastigheten för varje våning med de nya Vampire-flygplanen från Norrköping överst. Men allra högst upp flög Manne och jag i ensamt majestät och nu hade Manne fått ordning på rapportandet. Såvitt jag kan förstå levererade Manne ett ypperligt reportage från och på högsta nivå.

Jag träffade Manne sista gången 1983 då jag som en 70-årsrepresentant från flygvapnet tog med honom på en tur i Sk60. Tyvärr kom hans stora flygintresse inte fram ordentligt i dödsrunorna härom-



Foto: F18.

Iförd trång flygoverall begår Manne Berggren sin 70-årsflygning.

året. Manne var en stor flygentusiast och det återspeglades i mycket av hans arbete.

J22:an sjöng nu på sista versen och F8 skulle i stället få ett från England inköpt jetflygplan J28 De Havilland Vampire. Det var naturligtvis en stor upplevelse att få ta steget över från propellerdrift till rea-motor, som det hette i början. Det ansågs dessutom så komplicerat att ett par Sk14, som byggts om och försetts med nosställ inför utprovningen av J21, "den svenska fullträffen med två bommar", användes som ett underlättande hjälpmedel i omskolningen. För min del tror jag att det snarare försvårade omställningen. Det gav folk en känsla av att det var krångligare än vad det i själva verket var.

Vampire skulle visa sig vara ett utomordentligt lättfluget flygplan utan några som helst konstigheter. Avsaknaden av propeller gjorde att flygplanet på marken stod så lågt att man stående vid sidan av cock-pit hade huvudet i jämnhöjd med pilotens. I cock-pit hade man en känsla av att fötterna nästan släpade i marken. Man satt också så långt fram att man kände sig som att sitta i spetsen på ett spjut. Vi, som var vana vid att ha en ordentlig motorhuv framför oss, famlade nästan i tomma intet. En egendomlig upplevelse.

Motorn var också utomordentligt lättskött. I stort sett behövde man bara trycka på en knapp så snurrade den snällt igång. Inga krångligheter med blandningsreglage, propellerreglage eller kylklaffar. Bara ett gasreglage att tuta och köra med.

Inredningen var ju litet risig. Engelsmännen har en sällsynt förmåga att till synes planlöst sprida ut instrument och reglage litet hipp som happ i kabinen. Standardisering var länge ett okänt begrepp på andra sidan Nordsjön.

Men vad gjorde det. Vi fick ju flyga rea! Och vi var nästan först i Europa. På grund av någon egendomlig tingens ordning hade svenska flygvapnet fixat till sig de första operativa divisionerna – år före engelsmännen själva. I Sverige var det bara kompisarna på F13 som låg före.

Alla ville naturligtvis flyga in sig på det nya undret och det så fort som möjligt. Till "alla" hörde en av flygvapnets mest särpräglade profiler, majoren Mac Hamilton. Han var chef för den hybrid som gick under namnet fjärde divisionen, där allt folk som tjänstgjorde på udda ställen samregistrerades. Ni minns kanske Arne

Norman från F16 och förstår måhända arbetsbelastningen.

Mac var en entusiastisk flygare och hade gett sig den på att han skulle få flyga Vampire. Hans befattning berättigade honom inte till att överhuvudtaget flyga krigsflygplan, men det insåg inte gamle Mac.

På något sätt lyckades han krångla sig med på en omskolningsomgång och dagen före flygningen stod Mac sin vana trogen nere i vaken och väntade på bussen in till stan. Då passerade flygva-penchefen i sin tjänstebil, anropade Mac och erbjöd lift.

Mac hann knappast in i bilen förrän det brast:

"Vet chefen vad jag skall göra i morgon? Jag skall flyga Vampire!"

"Det skall Du inte alls", sa CFV. Och så blev det. Stackars Mac. Han var ett av Guds snällaste barn och vi led med honom.

Mac hade klarat inflygningen med råge, för Vampire var som sagt ett ovanligt lättfluget flygplan och det skulle för övrigt sluta sina dagar i flygvapnet som skolflygplan.

Till den risiga inredningen i J28 hörde en engelsk specialitet, nämligen ett handtag i övre delen av spaken med vilket man reglerade hjulbromsarna. Som på en cykel ungefär. Från handtaget gick en enkel wire ner till bromsbackarna och att infästningen var i klenaste laget fick många empiriskt reda på.

För min del inträffade wirebrottet en dag när jag för ovanlighetens skull landade med något för hög fart en bit in på banan. När jag klämde in handtaget för kung och fosterland kände jag hur wiren släppte. Vid sådana tillfällen tar banan slut väldigt fort och jag dammade med hög svansföring över Enköpingsvägen mellan två långträdare för att slutligen få stopp på ekipaget alldeles framför järnvägsvallen.

Att jag överhuvudtaget berättar detta beror på att jag höll på att bli alldeles ihjälslagen. Inte av haveritillbudet utan av räddningsmanskapet. Jag tror att de hade känt sig lurade på konfekten, när jag havererade på riktigt med min J9:a och tog mig in till hangarområdet på egna fötter.

Hur som helst. En av de största brandmän jag någonsin sett ställde sig bredbent över kabinen, kopplade in en sorts kroppssele i min fallskärmssele och började trots mina protester att försöka dra mig ur flygplanet. Eftersom jag var fastspänd, lyckades han inte särskilt väl. Men han hade gett sig själva den på att jag skulle

räddas. När jag kände att låren höll på att ge vika och att nyckelbenen protesterade, lyckades jag lösgöra mina remmar. Jag for upp som en kork, slog knäna rejält i huvbågen och störtade till marken med köttberget över mig. Sedan skulle jag läggas på bår och köras till sjukhuset. På väg in till sjukhuset ville man uppenbarligen ta igen förlorad tid, satte av i språngmarsch och tappade mig mitt i trappan. En gammal svensk pilsnerfilm hade inte kunnat framställa handlingen bättre.

Nåja, jag tillfrisknade snabbt efter räddningsaktionen och snart var det dags för en stor begivenhet på Vampirefronten. Nämligen hämtning av flygplanen vid fabriken i Chester.

I princip varje vecka under leveranstiden skickades fyra förare över till England med båt från Göteborg. Englandsbåten satte av – eller vad sjömännen säger – kl 18.00 på lördagskvällen och man gick direkt till bords för en överväldigande middag. Eventuella dryckesvaror markerades med konstnärliga streck på baksidan av servettväskan.

Efter middagen avlades ett studiebesök i baren där en viss herr Böril Bannbers presiderade. Vi flygare är ett lättsamt släkte och banden mellan Böril och oss knöts både snabbt och fast. Dalmasen Böril var inte bara en skicklig bartender, han var också ordförande i Swedish Bartender's Guild med omfattande internationella förbindelser. För att vi inte skulle känna oss utan stöd i Europas större metropoler, strödde han frikostigt omkring sig rekommendationer till alla större, välrenommerade barer. Det var alltså vi som rekommenderades – inte barerna.

Resan fortsatte sedan hela söndagen interfolierad med måltider och vätskekontroller hos Böril för att avslutas vid frukosttid på måndagen i Tilbury utanför London.

Efter anmälan hos flygattachén på svenska ambassaden hade vi kvällen ledig för att på tisdagen ta tåget upp till Chester utanför Liverpool. På onsdagen gjorde vi en enkel kontrollflygning och hade vi tur kunde vi få en pratstund med De Havillands legendariske provflygare, Geoffrey De Havilland.

Därefter fortsatte vi ner till Manston utanför badorten Margate. Det slutliga skuttet hem gjordes sedan på torsdagen via Europas nordkust och Ängelholm till Barkarby.

En måndagskväll i London blev jag bjuden på den tidens fashio-

nablaste nattklubb, jag tror den hette 21, av en gammal kompis från mitt affärsliv, engelsk-ungraren Bela Newman.

Detta med affärsliv tarvar måhända en förklaring och med den en betydande avvikelse från ämnet.

Låt mig börja med att redogöra för restaurangen Cecil's centrala roll i våra unga liv. Första gången jag inträdde på Cecil kan jag faktiskt datera. Min mammas tvillingbror hade bjudit tjocka släkten på 40-årskalas i villan ute i Äppelviken. Efter middagen kom morbror Hans fram till mig, något rund under fötterna och sade sig ha full förståelse för undomens behov att roa sig i stället för att sitta och multna med 40-åriga mumier. Han stack till mig en femtilapp och sa stick!

Med detta guld på fickan begav jag mig raka vägen till Cecil på Biblioteksgatan, inestället par preference. Lördagen den 21 november 1942 kl 22.00, plus/minus några minuter, tog jag de första stegen uppför trappan till baren. Ja, jag vet. Det finns en generation efter min som hävdar att baren låg i gatuplanet efter det man passerat garderoben. Icke så på 40-talet. Hur skulle man annars kunna ha mästerskapstävlingar i brickåkning nerför trappan?

Redan då satt Charlie vid flygeln och spelade. Om man, vid den obligatoriska halvhalten i dörrhålet för att dels hämta andan efter trappbestigningen och dels för att spana in vad som fanns i rabatten, fick en välkomnande nick från Charlie var lyckan fullständig. Man var då en av stammisarna!

När jag trädde in den 21 nov osv fick jag ingen nick av Charlie. Vägen dit skulle vara lång och drinkbeströdd. Men jag blev välkomnad av Olle Olsson som ögonblickligen såg att här var en ung man i behov av vägledning. Med vänlig hand förde han mig till ett bord i utkanten och föreslog sin specialdrink, en "Olle". Olle, mannen alltså, skulle bli barmästare och från sin upphöjda plats bakom disken hålla drönarna i skinnet. Men redan då hade han monterat in sin psykologiska blick för vad som passade för ögonblicket. Hans Olle tillhörde nämligen det svagare sortimentet drinkar. I en parentes i parentes kan nämnas att Cecil slog igen vattenhålet på somrarna och personalen tog nästan mangrant jobb på Strand i Båstad. Utom Olle och hans förtjusande hustru, som jobbade på Riche. Olle ville ha en period då han fick träffa nyktra människor.

Här känner jag mig manad att nämna ytterligare en framträdande personlighet på Cecil. Hans namn var Nilsson och jag måste

skamsen erkänna att jag inte vet vad han hette i förnamn. Nilsson omnämndes alltid med ett prefix som för tanken till ett litet rött hus i skogen med hjärta på dörren. För att komma under Nilssons omvårdnad måste man ta sig nerför trappan till baren och äntra en annan trappa i tamburen med den i trängande situationer välkomnande skylten "Herrar".

Här härskade Nilsson i ensamt majestät omgiven av ett batteri flaskor innehållande välluktande vätskor, kammar, borstar och travar med bländvita handdukar. Alltid lika orubbligt artig stegade Nilsson med ena handen upp besökaren och borstade av med den andra. För sina tjänster erhöll Nilsson 25 öre, vid upprymda tillfällen 50. Utom av Brodde Braunerhielm som städse höll upp en enkrona och singlarde slant. Det var en dålig affär för Nilsson. Brodde vann för det mesta.

En dag spreds det ohyggliga ryktet att Nilsson sagts upp. Pelle Lilliecreutz, som alltid värnat om de små i samhället, startade genast ett upprop med protest och fick i ett nafs alla drönarnas namnteckningar. Inför hotet att vi alla skulle förlägga våra kulturella sammanträden till Riche, föll Cecils ledning till föga och Nilsson fick stanna. Det fanns dramatik även på den tiden.

I baren på Cecil inträffade många märkliga ting. Bland annat grundades där Eagle Trading Corp. med mig som flygmilitär rådgivare. Av hänsyn till de inblandade personerna och kanske framförallt till deras anhöriga tänker jag inte här avslöja namnen trots att ETC självklart var ett lika säkert kort som någonsin Ljusne kätting, Saléns, Fermenta, Consafe, Nyckeln, Nordbanken eller BNL. Men att Pelle Lilliecreutz, primus motor från Riddarhuset i Båstad, även här intog en framskjuten position, torde vara en offentlig hemlighet. Vi hade alla våra sammanträden på Cecil och baren gick under täcknamnet "kontoret". Vår affärsidé var måhända något diffus, men att vi skulle köpa saker billigt och sälja dyrt var en ledande föreställning. Tyvärr blev det oftast tvärtom.

En IDÉ var att köpa utrangerade J22:or och sälja dem till någon vänligt sinnad stat. Vi förpassade oss motvilligt utanför de kära väggarna på "kontoret" och besökte en del utländska beskickningar men blev överallt kallsinnigt bemötta. Det var i samband med detta lysande projekt, vars upphovsman jag av blygsamhet inte gärna vill hänga ut i offentligheten, som Bela Newman dök upp. Han var under några skälvande veckor överentusiastisk och han betraktade mig som en stor affärsbegåvning. När han av

riktiga affärer tvingades tillbaka till London, utfärdade han en stående inbjudan att bryta hans bröd.

Nu förstår alla och envar varför jag hamnade på nattklubben 21 i London. Frack var så att säga grundplagget och smokingar betraktades med ett sötsurt småleende. Jag var för litet insatt i klädernas betydelse för gentlemannen och förstod därför inte riktigt vilket moraliskt mod Bela visade, som bland frackarna tog in en person iförd skrynkliga flanellbyxor och en än skrynkligare blazer. I Belas sällskap ingick en tvättakta yngre lord, som betraktade mig som något skatorna ratat i soptunnan och vände mig demonstrativt ryggen.

Så anlände prinsessan Margaret. Här fick jag på bricka serverat tidernas chans att toppa kontorets poängliga i att träffa maffiga damer. Hemma ledde Tage Åström efter sin förlovning med Rosita Serrano. Men vad var en sångfågel mot en tronföljerskas syster?

I en paus i dansen var jag med några raska steg mitt ute på parketten. En hovmästare växte upp ur golvet och frågade om han kunde stå till tjänst.

"I wanna dance with Maggie", förkunnade jag med hög röst och för att inga missförstånd skulle uppstå, gjorde jag en gest mot damen i fråga.

"This way, Sir", tonade hovmästaren och ledde ut mig på gatan.

För första gången i mitt unga liv hade jag blivit utkastad. Men jag hade läst min Wodehouse och visste att vid razzior på speak-easies i New York så var bästa vägen undan lagens arm ut genom köket. Och kunde man komma ut genom köket, borde man kunna ta sig in den vägen också.

Jag tog mig runt huset och in på gården. Sedan var det en enkel sak att ta sig in och återta platsen bredvid lorden.

Vid nästa paus gjorde jag ett nytt försök att bättra på poängligan. Skillnaden blev bara den att hovmästaren utan ett ord förpassade mig ut på gatan. På kort tid hade jag noterat två utkastningar. Något för Guinness rekordbok?

När jag på nytt återtog min plats tändes en uppskattande glimt i den unge lordens ögon. Han hade uppenbarligen träffat en man som kunde sina saker. Och han behövde hjälp med något som plågat honom under sessionerna i överhuset.

"Tell me, Ullie", sa han "have you heard about a place called

Korea? In the House they have been talking about some trouble down there."

Nu skall man veta att generalen MacArthur efter sin "hem-till-jul"-offensiv hade varit på väg att tippa över kanten vid Söul och med nöd och näppe stabiliserat läget vid 38:e breddgraden igen. Världen har väl vid få tillfällen stått så nära ett världskrig som då.

Men det var vid nästa hämtning som större saker inträffade. Vid anmälan hos flygattachén Nils von Arbin fick vi reda på att leveransen denna gång var något försenad och att flygplanen inte var klara för kontroll förrän på fredagsmorgonen, vilket i sin tur innebar avresa från London torsdag. Nitte von Arbin tillade med beklagande att han på grund av andra åtaganden tyvärr inte kunde stå till tjänst med att fylla väntetiden med några kulturella eller andra begivenheter.

Löjtnanten Jan Oterdahl – som var hämningschef – och jag tittade på varandra och vi läste båda PARIS i varandras ögon.

För att man idag rätt skall förstå vad det handlade om för oss, måste man veta att vår generation på grund av kriget varit instängda i Sverige under den tid av livet då nutidens ungdomar luffar härs och tvärs på klotet. För min del var ett par snabba besök i Danmark + ett ovan skildrat nattklubbsbesök i London mina dittills enda utlandsupplevelser.

Jan och jag gav oss iväg redan samma eftermiddag försedda med Böril Bannbers rekommendationsbrev. Jag tror inte jag kan återge den spänning och nära nog andakt vi kände när vi klev av flygbussen vid Invalide i den trolska Parisskymningen. Ingen av oss hade varit där förut, men vi hade båda läst om Paris och stadens mystik.

Vi plockade bland våra rekommendationsbrev och valde ut Rudolph Slavik, bartender på Georges V. Vi visste naturligtvis inte att det är ett av Paris' förnämsta hotell, men det blev vi minsann varse när vi världsvant släntrade in i den magnifika lobbyen. Amiralen på gatan hade något studsat vid åsynen av vår apparition i skrynkliga gångkläder. Bagaget i slitna fallskärmsbagar förstärkte väl inte heller intrycket i positiv riktning.

Väl inne i baren lösgjorde sig en hertigliknande figur från flaskorna och kom artigt bugande mot oss. Det var Rudolph – en av de ståtligaste bartender som någonsin rört ihop en draja. Han studerade noggrant Börils rader, frågade vad vi ville tanka, tog

efter nedsläppet av sin vita rock och ledde oss ut på gatan.

Med taxi förde han oss till ett annat imponerande hotell – Meurice – där han efter ett kort samtal med en lika vördnadsbjudande bartender meddelade oss att Meurice tyvärr var fullt, men att en kusins svågars syster drev ett hotell som hette Centre Paris vid Rue Thérèse. (Jag skrev genast ett vykort hem till Inger och talade om att jag bodde vid en gata uppkallade efter vår dotter Thérèse). Hotellet var väl enligt Rudolph måhända inte av samma klass som Georges V eller Meurice men det torde passa Börils vänner. I varje fall deras plånbok.

Så rätt han hade. Centre Paris bestod dels av en bordell på de två första våningarna och resanderum på de två däröver. Denna dubbla funktion medförde en del missförstånd varje gång vi kom hem, men efter ett par gånger betraktade flickorna oss som vänner och var ytterligt hjälpsamma. Även deras hallickar och portiern som hette Victor. Under den likviditetskris som normalt uppstår mellan bankernas stängning och öppnande, försåg Victor oss med lämplig handkassa utan tanke på att ställa några av nutidens krav på soliditetsundersökning. Han helt enkelt litade på oss. Trots dessa uppenbara förtjänster tror jag inte att hotellet är nämnt i Guide Michelin.

Vi roade oss tappert under vår oväntade frihet i tre nätter och två dagar. Vi tyckte också att vi borde lära känna den mystiska parisiskan och framlade problemet under ett av våra besök hos Rudolph på Georges V. Han skrev genast ut ett rekommendationsbrev till en madame ansvarig för mannekängerna hos Dior. Jo då, det gick för sig. Två av de vackraste flickor jag någonsin sett accepterade inbjudan till middag.

Men det var tidernas flop. Förutom att flickorna var engelskor och alls icke parisiskor, som många i den branschen har jag lärt mig efteråt, åt de som sparvar och måste hem tidigt för hyns skull. För att trösta oss gick vi till Lido där bartendern Bill, ytterligare en av Börils kompisar, bjöd på fri vätska och föreställning. Där fick vi veta att de flesta av de lätt oklädda dansöserna också var engelskor. Vi undrade vad drottning Victoria skulle sagt.

Något trötta anlände vi till Chester på torsdagskvällen. Vår energiska sight-seeing i Paris hade krävt sin tribut. Vi sände en tacksamhetens tanke till Rudolph Slavik som helhjärtat stått till tjänst för att göra vår vistelse minnesvärd. Jan och jag skulle under många kommande år utväxla julkort med Rudolph och de få

gångar jag hade tillfälle att söka upp honom var han alltid lika orubbligt vänlig och artig. Man kan undra på vilken sida av bardisken den verkliga gentlemannen egentligen befinner sig.

På fredagen var det dags för nästa nedslag – denna gång i Margate. I Sverige hade förts en livlig debatt om Coca Colas eventuella farlighet. Renhetsivrarna hävdade att Coca Cola innehöll kokain eller liknande godis och hade lyckats förbjuda import av drycken.

Men den fanns i Margate. Vi, som hade varit på kontinenten och tillägnat oss globetrotterns vidsyn, tvekade inte när vi steg in på en bar i Margate:

”Two Coca Cola – but make them big!”

Vi noterade att bartendern såg förvånad ut, men vi antog att det berodde på den furstliga beställningen.

Det blev resans andra flop. En helt vanlig läskedryck! Renhetsivrarna i Sverige måtte vara ett alldeles särdeles unikt släkte.

Till hösten var det dags för mig att börja min högre officersutbildning vid Flygkrigshögskolan, som då var inrymd i flygstabens hus vid Gärdet, den så kallade Tegelhögen. Trots att jag hållit en yttre mask, hade jag under åren sedan kadettskolan grämt mig över min dåliga placering. Det extra året som fänrik hade definitivt placerat mig i botten på kursen. Nu hade jag min sista chans till revansch och här skulle jobbas. Men livet blir sällan som man tänkt sig.

Under en promenad på Kungsgatan mötte jag en äldre släkting. Carl Björkman var på sin tid en profil i Stockholmslivet och var bland alla sina förtjänster även känd som en ivrig tillbedjare av det täcka. Hans damer blev yngre och yngre med åren och hans smokingar blev blåare och blåare.

”Min käve fvände”, hälsade farbror Carl ”jag hav till min tillfvedställelse evfavit att Du liggev undev skilsmässa.”

”Jag tycker inte alls att det är roligt”, sa jag.

”Men Du fövståv, vi Bjövk män, vi behövev nya kvinnov oavbrutet, oavbvutet, oavbvutet.”

Inger och jag hade under de fyra år vi varit gifta upptäckt att vi inte längre var lilla Diddi och lille Ulle från barndomstiden. Dessutom hade rent praktiska problem haft en förödande inverkan. När jag kom hem från jobbet, var Inger på teatern. När Inger kom hem låg jag och sov. När jag gick till jobbet, låg Inger och sov.



*Min käre frände Carl Björkman med ung representant för
det täcka könet.*

Efter en del förberedande skärmytslingar, briserade bomben mitt under mina studier vid Flygkrigshögskolan. Jag flyttade hemifrån, bodde tidvis hemma hos mamma och tidvis hos Janne Oterdahl. Till slut fick jag tag i en av ungarbostäderna ute vid F8.

Även om jag inte vill påstå att vår skilsmässa förlöpte friktionsfritt så blev vi med tiden goda vänner igen.

Detta liv i kappsäck, som jag kompletterade med ett utsvävande och allmänbildande liv, satte inte helt oväntat sina spår i dels närvaro vid högskolan och dels studierna.

Två av mina äldre kamrater, Janne Oterdahl och Gerry Dyrssen, fick mig dock att ta mig samman och jag satte in en sorts slutspurt. Tyvärr kom den försent och jag nådde inte över strecket för att få fortsätta på den högre kursen. Men jag blev dock etta på den utslagna halvan!

Självklart blev jag besviken. Men när jag ser tillbaka var det nog det bästa som kunde hända. Hade jag trasslat mig över strecket

hade jag med till visshet gränsande sannolikhet gått ut bland de sämsta på högrekursen och haft en framtid på avdelning "noll" (organisationsavdelningen förkortades "O") med upphetsande arbetsuppgifter som till exempel att utreda hur muggarna skulle placeras i manskapsförläggningarna.

Nu har jag i stället fått leva ett praktiskt liv i flygtjänsten och fått flyga krigsflygplan ända fram till pensioneringen. Ett liv i det blå!

När jag kom tillbaka till F8 på våren 1952 blev jag utnämnd till flygstyrkechef, ett av en flygares två drömjobb. Det andra är att vara flygchef. Min divisionschef och markstyrkechef var en kurskompis, Göran Wersäll, så några samarbetsproblem stod aldrig på agendan. Göran bodde i Ursvik och nämnde vid något tillfälle i förbigående att han köpt en present åt sin fru hos Betty Bjurström, som hade en liten presentshop ovanpå sin fars verkstad.

Mina tankar vandrade tillbaka till skoltiden då jag mot slutet av gymnasiet hade en kompis som hette Lars Rolf, son till den inte helt obekant Ernst. Lars var något år äldre än jag och eftersom han bodde i Stockholm också något snäpp företagsammare än vi Sigtunabor. Han hade spanat in tidernas tjugiga flicka på China och hade efter en trägen uppvaktning lyckats få Betty Bjurström – för det var hon – att acceptera en kopp te på inestället Bäckahästen. Och jag skulle få följa med.

För säkerhets skull hade vi fattat posto vid Chinateaterns sceningång en dryg timme före sista föreställningens slut. Efter en oändlig väntan kom så den underbara. Vi var alla i de sista tonåren, men jag minns att vi sa ni och fröken, när Betty tog oss under armen för den långa promenaden tvärs över gatan. Jag minns den här kvällen med en extra skärpa därför att det var första gången som jag fick träffa en – som det senare skulle heta – superkändis. Och det var särskilt tjugigt att notera de avundsjuka blickarna från alla de andra vargarna, både de som hängde utanför China och de som satt på Bäckahästen.

Bara några år senare skulle Betty skadas för livet i ett svartsjukedrama då hennes man sköt henne med den tragiska följderna att Betty fått tillbringa resten av sitt liv i rullstol. Men det är tåga i flickan. Så fort hon orkade startade hon sin affär hemma hos pappa och vägrade att ge upp inför sitt öde.

Naturligtvis följde jag med Göran hem till Ursvik då och då för att hälsa på hos Betty. Hon var vänlig nog att säga att hon mindes

vårt möte på Bäckahästen och sånt kan man inte motstå. Även jag köpte presenter till min fru.

Men sommaren skulle bjuda på mer dramatik. Både i den stora och den lilla världen.

I den stora världen hände att en DC3:a försvann under flygning över Östersjön, fredagen den 13 juni 1952. Det som något felaktigt kallats Catalinaaffären hade tagit sin början. Catalinan skulle inte skjutas ned förrän tisdagen den 16 juni under spaning efter den försvunna DC3:an. Affären har skildrats från många utgångspunkter och frågan är om gåtan med den försvunna DC3:an nu fått sin slutliga och riktiga lösning.

Jag råkade vara dagofficer just denna vecka och kunde från parkett följa händelseförloppet från F8:s horisont. Natten till den 17 juni blev jag uppringd av stabschefen vid tredje flygeskadern, majoren Wilhelm Wagner, som beordrade mig att snarast låta klargöra en J28 för flygning tidigt i gryningen. Jag fick inte larma beredskapsstyrkan. Jag skulle i stället purra några pålitliga furirer som i sin tur skulle purra några pålitliga värnpliktiga. Vem som skulle flyga fick jag inte reda på. Även om jag hade mina aningar. Jag skulle snarast meddela Wagner vid vilken division flygplanet befann sig.

Efter att ha skrapat ihop ett sömndrucket gäng, började vi inventera flygplanparken vid första divisionen. Vi hade just spritt ut ett gäng kärror på plattan då CFVs bil körde upp på plattan. Bengt Nordenskiöld hoppade ut, vit i ansiktet.

"Var är mitt flygplan", röt han.

"Vi håller på med klargöringen, general", sa jag.

"Jag tar det där", fräste generalen och pekade på det närmaste.

Det var rena turen att det överhuvudtaget fanns motor i kärran, vi var mitt uppe i en enklare modifiering, för att inte tala om bränsle. Men det var inte läge att säga emot.

Bengt Nordenskiöld gav sig iväg med ett vrål och vi fick vänta länge, länge på återkomsten. När vi hade gett upp hoppet, landade generalen med två centiliter kvar i tankarna.

Nordenskiölds flygning och ensamspaning över Östersjön har gett upphov till många kommentarer. Han berättade senare för mig att han varit våldsamt upprörd och engagerad av möjligheten att hans flygare omkommit. Han hade också fått motstridiga uppgifter om Catalinornas och även DC3:ans router och han ville

själv på plats försöka bilda sig en uppfattning om vad som kunde vara sannolikt. Han insåg också efteråt att det var inte mycket han kunnat göra ensam över Östersjön i en ensitsig Vampire, men som han kände det, måste han helt enkelt göra något för sina flygare.

Men dagen skulle inte vara slut ännu. Flygvapnet gästades av chefen för brittiska Air Board, motsvarigheten till Flygförvaltningen. Flygmarskalken med huld maka skulle under bevisande av militära hedersbetygelser lämna F8 på eftermiddagen för flygning hem.

Hederskompani med musikkår var på plats och flygmarskalkens flygplan stod uppställt mellan flaggstängerna med svenska örlogsflaggan och Royal Air Force-flaggan, när Nordenskiöld kom ut för att kontrollera ordningen.

Och så var det detaljen med avskedspresenten. Ett febrilt letande avslöjade att den låg kvar inne i Tegelhögen. Ilsamtal med order om iltransport ut.

Nordenskiöld fick med diverse kallprat uppehålla den alltmer förvånade flygmarskalken tills vi äntligen såg ett dammoln närma sig från flottiljvakten. Ett paket kastades ut och en beskäftig flottiljadjutant skyndade fram till Nordenskiöld.

Bengt G-son rev av det bruna omslagspappret och med ett skrammel fylldes plattan med filmkassetter avsedda för Vampires registrerkameror. Med ett vrål slängde Nordenskiöld resterna av paketet i skallen på den beskäftige. Flygmarskalken med huld maka for som dykande änder in i sitt flygplan och försvann mot horisonten. Jag var inte ensam om att lida med vår hårt prövade flygvapenchef.

I den lilla världen hände att jag fick ta hand om en kull nyutexaminerade fältflygare på min division. Inte bara jag. De var så många att vi fick dela upp dem på två divisioner. Min flygstyrkechefskollega på andra sidan fältet var Evert Båge och han tillhörde också dem där generalsgalonerna kunde anas. Han blev också mycket riktigt general så småningom. Men först skulle vi utbilda fältflygare.

Kullen bestod av 22 förhoppningsfulla ynglingar som tillhörde flygvapnets första omgång fältflygare med enbart folkskola bakom sig. Som kompensation för den mindre omfattande skolutbildningen i bland annat matte, fysik, svenska och samhällskunskap hade de gnuggats vid Förberedande Fältflygarskolan vid gamla

F2, Hägernäs, under ett helt år före flygskolan i Ljungbyhed. Det var alltså ett sammansvetsat och luttrat gäng som Evert Båge och jag fick dela på.

Det hela började med sedvanliga navigeringsflygningar i området för att lära känna olika hållpunkter i terränglådan. Men vädret tjurade till sig och när det blev dags att efter någon vecka lämna tillbaka de lånade Sk16 till F20 i Uppsala hade ännu inte alla elever fått flyga sitt pensum.

Leveransflygningen till Uppsala lades därför upp som en navigeringsflygning och vi kunde vinka adjö till de lånade flygplanen.

Efter en dryg timme fick jag reda på att en av mina elever saknades. Efter ytterligare väntan kom rapport om att en Sk16 havererat i sjön Sottern och att föraren skadats. Meken i baksits – en värnpliktig – var dock hel och i ett stycke. Vad det led meddelades att föraren lagts in på Örebro lasarett med allvarliga skador, framförallt i ansiktet.

Jag hoppade in i en Sk16 och flög till Örebro där en militärbil tog mig till lasarettet.



Foto: Havenkommissionen

PAS' SK16 har lagt sig tillrätta vid bryggan i Sottern.

Där låg flygeleven Sven Pettersson med ett huvud som en större pumpa med vackra avtryck av diverse flyginstrument. Jag minns särskilt en naturtrogen bild av en variometer.

Sven var alldeles förtvivlad. Om det gjorde mest ont i samvetet eller huvudet var svårt att avgöra. Men förtvivlan var äkta. Routen hade gått alldeles intill Svens föräldrahem på en liten ö i Sottern och frestelsen hade blivit honom övermäktig. Han hade lagt sig i sväng runt huset och sett hur familjen samlades nere på bryggan. Och så inträffade det som med en naturlags precision nästan alltid inträffar vid busflygning. Farten blev för låg i svängen, flygplanet vek sig och störtade i vattnet intill land.

Sven bedyrade gång på gång att det inte varit hans mening att busflyga, bara vinka litet grann. Och han lovade, lovade och lovade att aldrig mera göra om något liknande. Svens bottenlösa förtvivlan och ånger grep mig djupt. Jag hade dessutom fäst mig vid grabben under de tio dagar vi träffats. Sven var ett rent naturbarn, uppvuxen med jakt och fiske. Hur han kom på tanken att söka till flygvapnet istället för de djupa skogarna framstod som en gåta.

Dagen därpå råkade flygstabschefen, generalen Axel Ljungdahl (min vän från Båstad ni minns), besöka flottiljen. Jag anhöll om ett samtal och med ungdomens oförfärad sinne talade jag om för den alltmör förvånade generalen att Sven Pettersson var ett embryo till en utmärkt pilot och att jag utan tvekan ställde upp som personlig garant för Svens vandel. Naturligtvis kunde han få någon dag i buren, det kunde jag generöst nog gå med på, men sparken – det kunde inte komma på fråga så sant som jag hette Ulf Björkman.

Sven fick stanna i flygvapnet men på villkor att han tog igen förlorad tid innan utbildningshalvåret var till ända. Han fick också inte mindre än 25 dar bakom galler men med tjänstgöring. Haveriet inträffade i början av oktober och Sven låg sedan på sjukhus till efter nyår. Halva utbildningstiden hade alltså gått innan vi äntligen kunde starta vad som skulle bli flygvapnets snabbaste grundläggande flygslagsutbildning.

Vi flög veckans alla dagar, lördag som söndag, och när tiden väl var ute i april var Sven ikapp sina kamrater. Jag hade också tillfälle att ändra Svens signatur till PAS, vilket skall tydas: Pettersson af Sottern. Och det kallas han än idag.

Under hösten skulle F8:s bansystem halvsulas och Evert Båges och min division ombaserades till F1 i Västerås. Enda skälet till att nämna denna period är att en egendomlig vädersituation inträffade. Hösten innebär alltid en del besvärligheter med väderleken – morgondimmar, höststormar och d:o regn med låg molnhöjd och dålig sikt. I flera veckor låg F1 inbäddat i dessa bomullsliknande flyghinder.

Men det egendomliga inträffade att precis över norra banänden låg en stor molnklugg. Om det var värmen från den närbelägna staden, som slog håll i molntäcket eller om gluggen alstrats av något annat naturfenomen, vet jag inte. Det märkliga är att gluggen tydligen kommer igen än i denna dag. Det kanske är något för meteorologerna att bita i.

Hur som helst. Evert och jag bestämde oss för att utnyttja vad som bjöds. Vi satte ut en lärare på vakt ovanför gluggen och delade på luftrummet i norr och söder. Genom att gå upp och ner genom gluggen undvek vi de på den tiden besvärliga moln genomgångarna.

Ibland drog gluggen ihop sig, men vakten ovanför lyckades alltid varsko alla våra elever och det hände aldrig att någon blev kvar ovanför molnen.

Under vistelsen på F1 bodde jag i ett litet annex till officersmässan som kallades Örnnästet. Det bestod huvudsakligen bara av ett rum men hade en hänförande utsikt åt alla håll. När jag inte besökte själva officersmässan och blev påmind om gamla synder av Axel Ljungdahls porträtt, satt jag i mitt Örnnäste med mina läroböcker i ryska. Försvarsstaben hade i sin vishet förkunnat att de officerare som gick igenom Brevskolans grundläggande kurs i ryska, skulle få ett premium på några hundra kronor. Det var mycket pengar, inte bara för mig som kommit i otakt med avlöningen redan på F16. Klarade man sedan också av en tilläggskurs, flödade ytterligare guld.

Vi var några stycken som bestämt oss för att vidga våra vyer och plånböcker. Vår lärare kom från språkinstitutet Polyglott (redan namnet borde gjort oss misstänksamma) och han gjorde stor succé vid sitt första framträdande för de andäktiga på F8:s officersmässa:

”Jak vara fenrik i tsarryska flåtan! Får jak bjuda ett klas krok?”

Visst fick fänriken bjuda på grogg. Han bjöd också på ryska alfabetet och vi fick lära oss att: ”Det rysk A tålas yt på sama sett som det engelsk A i TRRAAMMVAJ, TRRAAMVAJ.”

Vår vän undervisade också växeltelefonisterna på LM Ericson i engelska. Hör ni någon svenska som åkt TRRAAMMVAJ så vet ni att hon undervisats av Polyglott.

Det var också bra att få reda på att den ryska bokstav som ser ut som en kam med tre tänder: "tålas yt som det svensk ssschhttj i kaloschtjyv." Något för Ian Wachtmeister – ni vet, nydemoakrobaten med galoschdraget – att tänka på.

Av någon egendomlig slumpens anledning kom vi aldrig längre än till alfabetet. Traditionen med ett klas krokk tenderade att ta allt mer tid i anspråk och när varje rätt svar skulle belönas med, ja, just det, ett klas krokk var det kört. Men jag lärde mig säga: "Jag är löjtnant Björkman, jag älskar Dig" på ryska. En fras som jag tyvärr aldrig fått använda mig av. Å andra sidan lär man för livet och inte för stunden.

I den lilla världen inträffade också att vi fick en ny flottiljchef. Vår gamle grand seigneur Gösta Hägglöf avgick med ålderns rätt och Sven Uggle, som tidigare tjänsgjort vid F8 som flygchef, efterträdde.

Sven Uggle, som inte helt oväntat begåvats med smeknamnet Strix, var bland annat en mycket impulsiv herre och gjorde sig snart känd för sina något kryptiska uttalanden.

"En flygklädd jeep på kanal C" betydde att han ville ha en flygklädd förare på en jeep med radio passandes radiokanalen C. Fundamentalt enkelt.

"How do you do tomorrow if it rains", frågade Sven en något förvånad brittisk flottiljchef inför morgondagens flyguppvisning.

"This part six seems to be much bigger than it is, but it isn't" är ett annat klassiskt uttryck. Man skall då veta att "avdelning 6" är flygarsvenska för flygverkstaden, som ingår i flottiljstaben som just avdelning 6.

En morgon var vädret av det slag då sparvarna går på marken på grund av låga moln. Bengt Nordenskiöld hade av någon anledning ändå kommit ut till F8 för att flyga och när nu det inte gick, bestämde han sig för att följa flottiljchefens arbete en stund.

Sven Uggle blev som alla i flygvapnet tämligen uppjagad när CFV oanmäld trädde in på tjänsterummet.

"Och vad håller Du på med?" frågade Nordenskiöld vänligt.

"Chefen, jag var just på väg ner till förarna för morgonbriefing", kraxade Strix ur sig.

"Fint", sa Nordenskiöld, "jag följer med."

Under tystnad anlände duon till orderbaracken just som den siste föraren lämnade lokalen. Flygchefen, Arne Linderöth, låg i hälarna och anmälde att det var "icke flygdag".

"Jag har förstått det", muttrade Nordenskiöld, "och vad gör vi nu?"

"Nu har jag planerat att visitera fjärde divisionen och major Hamilton", sa Uggla.

I fjärde divisionens tomma kasern upplyste en städare om att alla på divisionen sedan en timme var ute på Järvafältet för en fältskjutning.

"Jaha", sa Uggla glatt, "då är det dags att ta del av dagens post."

Under fortsatt tystnad inträdde paret på Ugglas tjänsterum och betraktade det stora, skinande blanka skrivbordet.

Uggla tryckte på en knapp och sa till den instörtande adjutanten, min vän markofficeren i reserven:

"Var snäll och ta in posten!"

Adjutanten försvann som en oljad och var lika snabbt tillbaka:

"Chefen, det har inte kommit någon post idag!"

Helt uppfylld av en flottiljchefs hektiska vardag gav Bengt Nordenskiöld upp och for in till flygstaben.



Foto: Pressens Bild

Vi övade också utanför mässen. Sture Erlandsson och författaren gratulerar flyglottan Ann-Mari Fredén till simseger.

Sven Uggle var på sitt sätt en hedersman, men han betraktade med all rätt sin framfart på den sociala sidan med en viss bävan. På något egendomligt vis var det alltid jag som fick skulden för saker och ting.

Vi var ett gäng ungarlar som förde ett ganska intensivt mässliv. Jag behöver bara nämna namn som Sture Erlandsson, Johnne Winqvist, Stikkan Haage för att alla samtida skall förstå vad jag menar. Sommartid deltog också en del av våra gräsänklingar med liv och lust, men där är min mun förseglad.

Som motvikt till allt flygande kan jag nämna en episod som kan tjäna som mall för hur det kunde gå till.

Flygningen upptog så stor del av våra tankar och liv att vår fritidsplanering inte var vad den borde. Därför inträffade nästan varje fredag lunch ett häpet uppvaknande med förvånade kommentarer: "Är det redan fredag? Men vad gör vi i kväll?"

Alla hade vi små svarta böcker och alla satte vi igång och ringde. Sällan fick alla napp och det var nästan rutin att någon dam blev bjuden att ta med sig en väninna.

Denna gång var det en av mina flickvänner som ombads ta med sig en kompis. Själv kunde jag inte vara med på kalaset på grund av något som jag nu glömt. Men allt föreföll att vara frid och fröjd.

På måndagsmorgonen blev jag inkallad till Gösta Hägglöf som såg mycket bister ut. Den gamle gentlemannen kunde till en början inte alls förstå att någon kunde bjuda in damer till mässfest utan att själv vara med. Men när väl etikettsfrågan klarats av, fick jag reda på vad jag ställt till med.

Min dams väninna mistänktes sedan länge för spioneri. Säkerhetspolisen hade skuggat henne ut till F8, men inte kommit längre än till flottiljvakten. Där hade de suttit och väntat till fram på småtimmarna då polskan, för det var en dylik, hade lämnat flottiljen tillsammans med en gräsänkling. Paret hade begett sig till änkingens bostad och där tillbringat ytterligare någon timme.

Tillfrågad vad de gjort – en i allas tycke onödig fråga – hade gräset uppgivit att han köpt en dammsugare! Det var inte bara ett dåligt skämt. Det var värre än så. Det var sant!

Jag blev naturligtvis misstänkt för allt möjligt. Efter pressande förhör av både Gösta Hägglöf och säkerhetsfolket, lyckades jag dock få dem att inse att jag inte kände polskan och att jag aldrig träffat henne överhuvudtaget.

Men min nyfikenhet var väckt. Här hade vi en misstänkt Mata

Hari och jag hade läst så många spionböcker att jag ansåg att jag väl behärskade Blomkvisteriet. Här fanns en jättechans att göra en bejublad och oförglömlig insats inom kontraspionaget. Damen ifråga arbetade på en av stadens lyxkrogar och det var den enklaste av saker att få bord och kontakt med den påstådda spionen.

Men det skulle jag naturligtvis inte gjort. Säkerhetsfolket blev tvärilsket och nu låg jag risigt till. Hur kunde jag veta var damen arbetade? Hur kunde jag veta vem hon var? Osv, osv. Att jag av gräsänklingen fått både signalement och arbetsplats var för enkelt. Jag måste ha samarbetat med henne sedan något av krigen – förmodligen första världskriget.

När jag efter ett femtontal år tjänstgjorde vid Milostaben i Kristianstad, blev jag inkallad till stabens säkerhetsofficer. Man ville forsla mig till Stockholm för förnyat förhör om mitt samröre med polskan. Hon hade uppenbarligen lyckats sylta in sig med en officer och nu ville man ha bakgrundsmaterial. Säg vad man vill om Säpo, men de släpper inte taget.

Men vi umgicks inte bara med polskor. Vi fick ta emot en del utländska flygbesök och då främst från Storbritannien. En gång ankrade ett jättelikt hangarfartyg upp på Stockholms Ström, HMS Indomitable från Drottningens England. Sture Erlandsson och jag fick ta hand om piloterna och visa dem runt i Stockholm. Vi hade fått ett besöksprogram från flygstaben och det var väl inte det allra muntraste för flygare. Millesgården och Nationalmuseum i all ära, men unga flygare har en del internationella tankar gemensamt. Så fort tillfälle gavs, tog vi med oss gänget på Embassy, raggarstället på modet. Mac Hamilton, som var med som något sorts förkläde, anförtrorde mig att han aldrig sett en så vacker lokal med så många vackra människor. Hit skulle han minsann gå med sin fru!

Och tro mig eller ej, där satt i drottningligt majestät Miss World, svenskan Kicki Håkansson. Om inte mitt minne sviker mig var Kicki världens första miss World och hon hade krönts i England ackompanjerad av en enorm publicitet. Så det var kanske inte så konstigt att engelsmännen var de som först upptäckte högviltet och de suckade av lycka.

Kicki hade ingenting emot att komma över till vårt bord när jag väl förklarat vilka vi var. Hon hade de bästa av erfarenheter av engelska gentlemän och ville gärna tala gamla minnen från Lon-

dons nattliv. Kickis överflyttning medförde en sorts islossning och vårt ursprungliga bord omfattade snart bortåt trettio personer. De flesta av det blonda slag som Sverige är så berömt för. Stämningen steg och vi ville inte gärna skiljas abrupt när krogen stängdes.

Jag ringde Gunnar Unell som var dagofficer på F8 och beställde en Kronans buss till Sturegatan 10, Embassy's adress. Vi lastade bussen full och for glada i hågen ut till officersmässen, där Sture och jag lagade min specialmacka på löpande band. En friherrlig kapten i sällskapet ville att vi skulle dansa på terrassen och ordnade plats genom att helt rationellt kasta terassmöblerna över räcket. Terrassen låg på första våningen, ett smärre förbiseende således. Innan kvällen avslutades med att bussen tog gästerna tillbaka till huvudstaden, inbjöds vi högtidligen att besöka Indomitable dan därpå.

På utsatt klockslag infann vi oss på Skeppsholmen där mycket riktigt en elegant slup väntade. Vi klev ombord och lät oss föras ut på Strömmen. När vi nalkades Indomitable, hörde vi hur skeppspiporna drillade och vi kunde se officerare med gradbeteckningar upp till ärmhålorna stå och vänta vid fallrepet.

Vi spänstade ombord och begrep på uppsynen hos amiralerna att något var på tok. I de bakre leden skymtade våra flygande värdar, som med gester försökte få oss att försvinna från scenen.

Nere i innanmätet och omslutande Navy's hemska "horses neck", en blandning av whisky och ginger ale, fick vi höra att vi tagit kungens slup.

Denna och liknande episoder medförde att mina aktier hos flottiljchefen inte stod särskilt högt. När jag sedan orättvist blev beskylld för att inte bara ha kastat ner möbler från terrassen utan också ha skjutit husmors katt, rågades måttet och Sven Ugglå krävde min förflyttning. Att han därmed lassade över problembarnet på en annan stackars flottiljchef föresvävade tydligen inte den gode Strix.

Men så blev det. Den 4 maj 1953 skulle jag inställa mig vid F15 i Söderhamn.

F15, Kungl Hälsinge flygflottilj

Tack vare att arbetarrörelsens heliga dag inföll på en fredag, kunde jag, efter ett gediget avskedstagande under den därav uppkomna långhelgen, något distra kliva av tåget vid Söderhamns charmanta järnvägsstation söndagen den 3 maj 1953. Utan vidare ceremonier forslades jag ut till flygflottiljen i en elegant skåpbil m/äldre och lämpades av utanför officersbostäderna intill massen. Eftersom det var rätt sent var naturligtvis massen stängd och det återstod ingenting annat än att gå och lägga sig.

Jag minns att jag tyckte att livet var ganska så trist. Här låg jag i en trist kronans säng i ett trist rum i en trist flottilj utanför en trist stad. Allt beroende på vad jag uppfattade som intrigmakeri på flottiljchefsnivå.

Efter en natts stärkande sömn var livet värt att leva igen, bland annat därför att jag vid frukosten upptäckte att officersmassen nästan var kinesiskt identisk med massen i Uppsala. Det hade sin enkla förklaring i att flygvapnet hade börjat byggas upp i flygande fläng med en och samma arkitekt – Peder Clason – bakom praktiskt taget alla byggnationer. Likheten med F16:s mäss gav mig trots allt en känsla av att vara hemma. Och det var nästan så att jag började titta efter Gin ute i köksregionerna.

Jag hade ju dessutom hamnat på en jaktflottilj och kompisarna var minst lika bra här som någon annanstans. Såvitt jag minns blev jag placerad på andra divisionen som divisionsadjutant, vilket i och för sig var en degradering för en av flygvapnets skickligaste flygstyrkechefer och en viss knäck på mitt självförtroende. Å andra sidan erbjöd den undanskymda positionen mer tillfälle till flygning. Och flyga fick jag verkligen den här sommaren. Vi hade fältflygare under grundläggande flygslagsutbildning och det innebar mycken lärarövervakning. Vi hade också tillgång till ett par tvåsitsiga Vampires, vilket var en ny bekantskap för mig. Det enda enahanda var att divisionschefen, Bengt Gellner, var något fixerad vid anfall i jaktkurva och sällan lät oss koppla av med uppfriskande jaktstrider man mot man.

Bombflygplanen på den tiden hade en mycket kraftig defensiv beväpning, så det var rena självmordet att försöka anfalla dem rakt bakifrån. Om man däremot anföll så att säga från sidan blev det genast besvärigare för bombarnas akterskyttar att få träff på

jakten. Och för att åstadkomma detta anfall från sidan, eller under målvinkel som termen löd, intog man ett utgångsläge parallellt med målet, något framför och över. Höjdöverläget var nödvändigt för att hålla farten uppe i den s-sväng man sedan utförde ner mot målet. Det var denna s-liknande kurva som kallades jaktkurva. I princip kunde man naturligtvis ansluta på jaktkurvan var som helst. Men hur man än gjorde var det till syvende og sist fråga om en förmåga hos föraren att bedöma mellanrum, fartskillnad, höjdöverläge, svänghastighet och målvinkel. Under sommarens gång blev jag något av en professor i ämnet jaktkurva. Fyra pass om dagen gav mig förmågan att från vilket till synes hopplöst utgångsläge som helst komma till skott under betryggande målvinklar väl utanför akterskyttarnas skjutområde.

Men nu går jag händelserna i förväg. Vid min första middag på måndagen fick jag träffa vår flygchef, överstelöjtnanten Thomas Stålhandske. När jag trädde in på mässen, nytvättad och fin, satt Plåtis Stålhandske i vad som skulle visa sig vara hans alldeles egen stol (det var nära nog förenat med dödsstraff att sätta sig i den) och läste tidning. Som konvenansen bjöd hälsade jag artigt redan i dörren och närmade mig den gamle. Plåtis tog ingen som helst notis om mig. Jag försökte med en diskret hostning – men nej. Tidningen var intressantare än Björkman. Mäsuppassaren dök upp i vad som höll på att bli ett pinsamt ögonblick och anmälde att middagen var serverad.

Plåtis reste sig och gick med snabba steg in i matsalen. Utan att bevärdiga mig med en blick, det var bara vi två vid bordet, satte Plåtis i sig middagen som en hungrig taxtik. Reste sig på nytt och gick ut i mässen för kaffe.

Efter första slurken kaffe sa Plåtis efter en blick på klockan:

”Fem och en halv minut – godtagbart. Välkommen till F15, Björkman.”

Därefter började vi samtala och blev vad tiden led mycket goda vänner. Plåtis bodde också i ungkarlsbostad eftersom han visste att han snart skulle förflyttas och att det inte var någon idé att ta upp familjen till Söderhamn. Men att få ett ord ur honom före och under middagen var ett dödfött företag.

F15 hade satts upp som en följd av krigsmaktens upprustning under kriget. Enligt försvarsbeslutet 1942 skulle flygvapnet flerdubblas och F15 blev ett av resultaten.

Det rådde svår arbetslöshet i Norrland och sågverken lades ner i rask takt. Regeringen önskade att en av flygvapnets nya flottiljer skulle läggas norrut och kampen kom att stå mellan Umeå och Söderhamn. Söderhamns starke borgmästare Axel Bäckman och Söderalakungen Carl Rahm vann matchen åt sin stad och det påstås, förmodligen är det inte helt korrekt, att generalen Norden-skiöld, när beslutet väl var fattat, resolut satte pekfinger på en punkt på kartan strax söder om Söderhamn:

”Där skall F15 ligga.”

”Där” var mitt i en tallskog på en helt jämn sandmark. Efter ett gigantiskt kalhygge hade man berett plats för flygfältet med två korsande banor. Just i bankorset hade det funnits en skogsglänta där tjädrarna brukade spela om våren. Att skogen försvann och ersattes med betongbanor brydde sig tjädrarna inte om. Till allmän förnöjelse för flottiljens fågelskådare fortsatte de under många år sitt spel på den gamla invanda platsen helt obekymrade av de framrusande flygplanen.

När jag anlände i maj, låg snön fortfarande kvar. På mässen brukade man slå vad om när den sista snön skulle försvinna från fältet och jag drog till med midsommarafton för att vara säker på att en nykomling inte skulle kamma hem potten. I bankorset hade snöröjningen åstadkommit ganska så stora snöhögar och de sista resterna försvann bara några dagar före midsommar! Mitt vansinnesvad hade gått hem! Så är det i Norrland.

Det bor få människor i Norrland också. Söderhamn tillhör inte heller världsmetropolerna och vissa lustigkurrar beskrev stan som ”ett trafik hinder på E4:an som lysas upp av skenet från två korvstånd.” När jag återbördades till tredje flygeskadern och Norrköping, fann jag mig en dag stående vid holken sida vid sida med eskaderchefen, min gamle vän generalen Axel Ljungdahl:

”Välkommen tillbaka till eskadern, Björkman,” knarrade generalen på sin skånska, ”Söderhamn är hälften så stort som Norra Kyrkogården i Stockholm men dubbelt så dött.”

Men visst var stan liten. Jag hade bara varit där ett par dar, när jag bestämde mig för att gå på stans bio. För säkerhets skull ringde jag och beställde biljett. Väl framme vid luckan hade det bildats en smärre kö och när det blev min tur, stack damen i kassan ut huvudet:

”Varsågod, här är löjtnantens biljett.”

Hon hade fått en beställning av en person med okänt namn och

när hon i kön spanade in en okänd mansperson, la hon snabbt ihop två och två. Så går det till i verkliga småstäder. Men servicen var inte att klaga på.

Det kanske inte var så konstigt att jag stack ner till Stockholm så ofta jag kunde och hade råd. SJ hade redan på den tiden en egendomlig inställning till folk som ville åka tåg. I det här fallet hade man ordnat det så vist att sista tåget norrut på söndagskvällen var ett sovvagnståg, som inte tog passagerare till stationer söder om Sundsvall. Man fick inte ens sitta i korridorerna på fällsätena. Skulle man ta tåget fick man lämna Stockholm vid middagstid och det var ju inte att tänka på för en ung man i sina bästa år.

Däremot gick det snabbussar från Centralstation och för en billigare peng än SJ-monopolet forslades man direkt upp till Söderhamn. Var chauffören på gott humör – och det var han alltid – så stannade han till och med vid flottiljen. Dessa chaufförer var i sanning praktiska män, födda i Norrland och helt i avsaknad av krusiduller.

”Nu är det dags att vrida ur trasan” kunde det dåna i högtalarna mellan Stockholm och Söderhamn, ”damerna till vänster om vägen, herrarna till höger.”

Och vi traskade alla snällt av för att lyda order. Det visade sig att chauffören alltid hade bedömt läget fullt korrekt.

Det sociala livet i Söderhamn var inte mycket att hurra för. Vi yngre flygofficerare var alldeles för unga för att vara av intresse för stans societet. Om det nu fanns någon. Stans båda hotell, Stadshotellet och Centralhotellet, lockade med dans och det mest spännande var när det utlystes damernas. Hotellen låg mitt emot varandra vid stans torg och det gällde att hålla reda på var dansen gick av stapeln.

Einar ”Eje” Hellström, en av mina flygelever från Ljungbyhed, hade vuxit upp och blivit fänrik. Det sägs att det är på barnen man ser att man blir äldre. I flygvapnet ser man det på sina forna elever. När nu en av dem blivit chef för flygvapnet bör jag alltså var jämnårig med Metusalem. Hur som helst slog Eje och jag ihop våra nöjespåsar och gick ut på jakt i Söderhamns virvlande nattliv.

En kväll tog vi fel på krog. Det var inte danskväll. Vi kunde båda svurit på att ytterdörren skrutit med pappskylten ”I afton Dans”. En snabbkoll visade att vi hade rätt. Förgrymmade tog vi med oss

pappbiten och sneddade över torget till CH, Centralhotellet alltså. Där hängde vi upp skylten, steg in, beställde och lät oss smaka, om inte väl så dock.

Framåt kaffet kom rockvaktmästaren in:

"Två man från polisen söker herrarna."

"Kom med här nu bara", sa lagens väktare och släpade ut oss till stans polisbil. Det var c:a 20 meter till polisstationen i Rådhuset som låg mellan hotellen. Det hade gått fortare att gå, men har man hånkat misstänkta skall det åkas polisbil. För säkerhets skull gjorde vi ett ärevarv runt torget innan vi anlände till häktet.

Det tog en stund med mycken stänk och grymt innan Ejes och mina antecedentia pekfingerats ned på därför avsedda platser i protokollet. Först därefter fick vi reda på anklagelsen.

Föreståndaren på Konsum hade anmält oss för tavelstöld. Vittnet hade uppgivit att han sett Hellström och Björkman tillgripa Stadshotellets mellan ytter- och innerdörr hängande tavla och medfört den till Centralhotellet. Ett snabbt igångsatt spaningsuppbåd hade spårat förövarna till matsalen i ovan angivna Centralhotell och de misstänkta hade gripits därstädes. Cerberusen verkade besviken över att vi inte gjort motstånd vid gripandet, vilket skulle gett honom tillfälle att förevisa sina kunskaper i brottnig.

Vi å vår sida hävdade med emfas att Stadshotellet uppenbart falskskyltat och att vi endast vägletts av en altruistisk serviceanda i avsikt att förhindra den dansanta allmänheten att besöka fel hotell.

Under vår alltmer animerade diskussion anlände stans kommissarie som Eje träffat på en mässfest. Målet skrevs av på villkor att vi omgående återbördade stöldgodset till dess rättmätige ägare Stadshotellet.

Vi fick nytt kaffe på CH eftersom det gamla kallnat och vi betraktades som något av hjältar av de närvarande hälsingarna. Hälsingarna i gemen hade nämligen inte mycket till övers för polisen, som de tyckte la sig i alltför mycket, hembränning och andra för hushållet nödvändiga ting.

Söderhamn hade säkert tio olika frikyrkor på den tiden. Eje och jag bestämde oss för att besöka alla för en jämförande studie. Det höll dock på att gå illa. Dessa gudfruktiga människor visade sig inte riktigt hålla måttet när främlingar inträdde i kyrkorummet. När vi

vägrade att låta oss döpas på ett ställe blev stämningen rent hotfull och vi tog snabbt till flykten. På ett annat ställe stötte vi på vår vän Konsumföreståndaren och han gav sina bröder och systrar en snabbintroduktion:

”De där två är poliskunder.”

Vi började fundera på Konsumföreståndarens uppenbart hätska inställning till oss. Ingen av oss hade någonsin träffat honom. En teori gick ut på att hans fästmo övergett honom för en flygare och nu skulle alla flygare trakasseras. Jag skulle tro att vi kom sanningen ganska nära. När- och varhelst vi såg honom i fortsättningen, bjöd vi alltid på en grogg, kaffe eller pilsner. Till slut försvann han som en skuttande kanin när han fick syn på oss och vi trodde att vi tillintetgjort honom för alltid. Men vi hade gjort upp räkningen utan värden.

Sommaren började tränga sig på även uppe i Söderhamn. När den sista snön väl fösvunnit, tog det bara ett par veckor innan Stensö havsbad utanför Söderhamn öppnade för säsongen. Eje och jag begav oss dit och vi fann att ett formligt sydländskt badliv brutit ut. Flickor i bikini, barn plaskande i strandkanten och muskulösa ynglingar spände musklerna under idogt bollande.

Eje och jag kastade snabbt av oss kläderna, spände alla tre muskeltrådarna och simmade ut. Då kom knotten. Knott är en ovanligt blodtörstig, norrländsk variant av den svenska beskedliga myggan. Här uppe var de stora som helikoptrar och de stack inte. De slet stora köttstycken ur de arma människorna och stranden avfolkades på ett ögonblick som av en jättelik dammsugare. Knotten fick också syn på Eje och mig långt ute till havs och bildade snart stora moln runt våra huvuden. Genom att simma under vatten så där en hundra meter i taget, lyckades vi undvika fullständig massaker och kunde ta oss iland till våra någorlunda skyddande kläder. Knotten stannade sedan kvar tills snön kom och något mer havsbad var inte att tänka på.

Under sommaren blev jag för andra gången i mitt flygarliv vittne till ett totalhaveri. Jag höll på att köra ut till start när jag fick syn på en Vampire som låg i sista svängen in för landning. Plötsligt övergick svängen i en brant stigning praktiskt taget rakt upp och när farten tog slut, vände flygplanet nosen rakt ned och störtade bakom en skogsriddå. Under hela tiden höll föraren sändnings-

knappen intryckt och vi kunde höra hans kraftiga, darrande andetag som tystnade när flygplanet slog i marken.

Det var en kuslig upplevelse för oss alla som såg och hörde händelseförloppet. Men det skulle bli än kusligare. Flygplanet slog ner i strandkanten av en liten tjärn och en nära nog kriminellt psykiologisk chef beordrade ut eleverna på min division att hjälpa till med bärgningsarbetet. Hans Bladh och jag fick i uppgift att försöka bärga den döde föraren som låg under vatten en bit ut. Det var bara det att föraren inte längre var hel. Bålen hölls ihop av fallskärmssele medan olika kroppsdelar flöt omkring i vattnet eller hängde i de omgivande träden. Hans blev lika likblek som jag kände mig och en förstående sjukvårdsförmän sa till oss att avbryta.

På väg tillbaka till flottiljen sa Hans till mig att han hädanefter alltid noggrant skulle kolla roder och se till att hålla farten uppe i landningsvarvet. En ödets ironi ville att Hans några år senare mirakulöst skulle räddas efter en vikning just i landningsvarvet nere på F10 i Ängelholm. Hans sköt ut sig ur sin störtande J29:a på så låg höjd att fallskärmen inte hann veckla ut sig. Änglarna såg till att Hans hamnade i en halmstack med hårdpressade balar och hade säkert inte överlevt om inte flottiljens läkare, Ove Löfberg snabbt varit på plats och redan bland halmen givit den första livräddande sprutan. Hans återvände till livet med förlust av ena foten. Trots att Hans fick fotprotes, lyckades vi några stycken med flygläkaren Lars Laurells hjälp utverka dispens så att Hans kunde fortsätta att flyga och han återtog snabbt sin position bland de duktigaste jaktflygarna.

För att återgå till haveriet vid F15, så berodde det på att ett främmande föremål låst spaken i tillbakafört läge. Ungefär samma sak hände Rolf Clementson, som skulle bli en av JAS-planets idégivare, strax efter det han lättat med en Lansen från flottiljen i Ronneby. Flygplanet började plötsligt stiga brant och Rolf kände att spaken fastnat. Kvickt som ögat rollade Rolf över på rygg och buntade uppåt. Efter en del rollande fram och tillbaka lossnade spaken och Rolf kunde landa med ett rikt inre liv kan man förmoda. Rolfs kvicktänkthet renderade honom utmärkelsen "Årets flygarbragd" med medalj och allt.

Finlands flygvapen övervägde att köpa Vampire och F15 fick besök av tre högre finländska officerare, två everstelutnantti och

en majori, för att närmare studera vidundret. Majoren hette Martti Kalimaa. Han var betydligt yngre än överstelöjtnanterna och den ende piloten. Martti fick flyga några pass och inget var väl naturligare än att Eje och jag ställde upp som diskussionspartners för att dryfta och jämföra våra intryck av Vampiren. Det var bara den lilla haken att vår diskussionsklubb sammanträdde på det nyss nämnda Centralhotellet.

Vid kaffet, Eje och jag började ha vanan inne, inträdde rockvaktmästaren och anmälde att två man osv.

Vi bad Martti vänta ett ögonblick och gick ut till poliserna. Som i ett dejå vu forslades vi till polisstationen, genomled pekfinger- valsen och lyssnade till anklagelsen. Konsumföreståndaren hade överträffat sig själv. Denna gång var vi misstänkta för spioneri. Ett trovärdigt vittne hade uppgivit att han avlyssnat hur Eje och jag hade vidarebefordrat hemliga uppgifter till en officer i främmande makts tjänst. Till råga på allt på engelska, ett språk som Konsumföreståndaren inte helt behärskade.

Vi uppmanade polisen att arrestera Martti och sedan avvakta de utrikespolitiska reaktionerna på att en finländsk major, inbjuden av svenska flygvapnet, släpades i kurrans som spion. Detta uttalande orsakade en viss tveksamhet hos den lokala polismakten. Vi meddelade vidare att ute på flottiljen, förmodligen i sällskap med överstelöjtnanten Thomas Stålhandske, satt ytterligare två finländska spioner med överstelöjtnants grad som det kunde vara meriterande att lägga vantarna på. Det krävdes förmodligen tillstånd från försvarsministern, sa vi, att tränga in på militärt område och hånka utländska gäster. Men för Söderhamns framtående polisbefäl var det säkert lätt fixat. Och när man ändå hade ångan uppe, kunde man lägga vantarna på Plåtis samtidigt. Varför var naturligtvis något oklart, men det skulle nog ge sig med tiden, ansåg vi uppmuntrande.

Polisen gav upp. Utan hjälp av kommissarien släpptes vi och återvände till vårt kallnande kaffe. Förmodligen var det enbart den förfinade atmosfären i CH:s aristokratiska lokaler som förhindrade de närvarande hälsingarna att denna gång möta oss med stående ovationer. Martti, som sett oss fara iväg i polisbil, undrade förstås. Vi förklarade att polischefen endast velat tacka oss för att vi klarat upp en tavelstöld på Stadshotellet och att han sedan länge förgäves sökt oss.



Martti Kalimaa välkommas till F15 av flottiljchefen Gösta Seth.

En afton var Plåtis och de finländska gästerna bjudna till någon prominens i Söderhamn. Vid halv två-tiden blev jag bryskt väckt av Plåtis som beordrade upp mig för att laga nattamat åt herrarna. Jag ångrade bittert att jag visat min kulinariska specialitet från flyglärartiden. Man tager en skiva vitt bröd, tar bort bröd i mitten av en äggulas storlek, bryner brödskivan i stekpanna och slår ett ägg i hålet. Stekes någorlunda knaprigt på båda sidor och serveras tillsammans med några brynta bacon- eller skinkskivor. Tomat-ketchup kan med fördel tillsättas.

Till denna gastronomiska sällhet kan vad som helst drickas. Mjölk, vin, öl, snaps, flädersaft – måhända dock inte samtidigt.

Rätten bör intas vid köksbordet med ett ljus i en gammal flaska.

Så skedde även nu. Plåtis med gäster fastnade för öl/snapsalternativet och förbrödringen nådde sådana höjder att den hart när sublimerades.

Själv stod jag vid spisen och fabricerade mackor med stekt ägg i mitten enligt löpande band-metoden. Jag motstod tappert alla lockande och välformulerade erbjudanden i stil med: "Ta dej en jävel för fan!" Jag skulle ju flyga dan därpå.

På den tiden samlades all flygande personal på morgonen för

gemensam ordergivning med väderföredragning. Denna morgon bjöd på utomordentligt fint flygväder, lugnt och stilla i luften och en glasklar sikt.

”Vi flyger med alla tre divisionerna enligt uppgjort program”, meddelade Plåtis inte helt oväntat. ”Utom löjtnant Björkman, som festade om i går kväll”, tillade han med ett illa dolt flin.

Den översvallande finländska gästfriheten krävde ett svenskt återbesök. Det dröjde bara några veckor efter det manliga avskedet från våra gäster, innan vi satt på buss fvb till färjan och Björneborg. Vid framkomsten tog Martti mig bekymrat åt sidan och frågade om jag visste att spriten var ransonerad i Finland.

”Vi får baara sjööpa en liiter om daagen”, viskade Martti med sorg i rösten. ”Men noog har vi spaarat i tre veckor nuu.”

Nog blev det kalas alltid. Vi blev inhysta på en gammal förläggning från ett av krigen och det märkliga med anläggningen var att arkitekten tydligen trodde att finländska soldater besökte hemligshuset samtidigt och på en gång.

Utomhusdasset var det ståtligaste jag någonsin sett. Det påminde till det yttre om en repslagarbana och när man kom in fick man en hisnande inblick i perspektivlärans praktiska tillämpning. Jag överdriver inte om jag säger att bortåt 250 muggar paraderade med snörrät rättning och försvann i en enda punkt längst bort. Det var en fantastisk syn. Synd bara att vi inte fick se det användas enligt kravspecifikationen.

Men det bjöds inte bara på kalas. Vi skulle även mäta våra krafter i en improviserad landskamp i orienteringslöpning. Sedan åren i Ljungbyhed ansåg jag mig tämligen vältränad i denna disciplin. Flygskolans banläggare brukade med en till originalitet gränsande uppfinningsrikedom alltid lägga banorna med jämna kontrollstationer på ena sidan och udda på andra sidan av Skärs-lidsravinen. Originaliteten bestod i att växla sida för udda och jämna kontroller. Jag hade också utvecklat ett eget – inte alls originellt – system för att ta mig fram. Kursen höll jag benhårt på kompassen och avståndet mätte jag med både stegning och tidtagning. När tid och steg visade att jag var framme vid kontrollen, sträckte jag alltid ut kortet åt höger. Jag brukade nämligen dra en smula åt vänster.

Finländarna kunde inte tillhandahålla någon ravin utan mar-ken var slät som en barnrumpa. Det borde alltså bli en lätt match

för en gammal skogsräv. Första kontrollen var enligt kartan en liten kulle och den borde synas milsvitt omkring i den glesa skogen. Jag lubbade på i min vägvinnande stil och när tiden var ute, höll jag ut kontrollkortet till höger enligt invand rutin. Inte en kontrollant i sikte. Ett tiotal meter bort fanns en ganska stor grop men tji kulle. Jag återvände med blixstens hastighet till ett säkert utgångsläge för ny framstöt och kom tillbaka till samma ställe – nu något närmare gropen. Ett tredje försök ledde mig fram till gropkanten och när jag av en slump tittade ner, såg jag kontrollen som låg på gropens botten!

På finländska kartor markeras gropar och kullar med en oval – gropar med streck in i ovalen och kullar med streck ut från densamma. Ett streck kan betyda så mycket. I mitt fall ett streck i räkningen som ryckte en given segerpalm ur mina händer och gav mig en nederlagets kalk att tömma.

Innan sommaren var över, skulle jag perifert komma i kontakt med ytterligare ett haveri. Generalen Birger Schyberg skulle flyga upp till Luleå i en Sk16 och mötte dåligt väder söder om Söderhamn. Istället för att stiga över det dåliga området, gjorde han som så många andra äldre förare – han försökte klämma sig fram under molnen. Norr om Söderhamn gick molnen ner i backen och efter en lågsniff över en sjö, dundrade generalen rakt in i skogen på andra sidan och torde ha ljutit en ögonblicklig död.

Vår gamle vän Mac Hamilton från F8 hade året innan flugit samma öde till mötes – dåligt väder, försökt krypa under och kolliderat med marken. Förarna från gamla tider var inte bara otränade i instrumentflygning, de hyste också en stor misstänksamhet mot genren. Det skulle till en generationsväxling innan denna typ av haverier kunde avföras från haveristatistiken.

När flygräddningen lokaliserat vraket efter generalen Schybergs Sk16 och räddningspersonalen tagit sig fram, ringde man till F15 och bad om hjälp. Generalen satt hårt fastklämd i flygplanet och måste sågas loss. Jag råkade vara dagofficer och tog emot samtalet. Tjänsten var slut för dagen men jag lyckades ändå fånga in en vapenmästare som förklarade sig villig att utföra jobbet.

Väl framme fick jag hjälpa mäster att hålla i generalen medan sågningen pågick.

”Det här var inget vidare trevligt jobb”, lyckades jag pressa fram.

”Det hade varit betydligt värre om generalen hade levat”, sa vapenmästaren. Och det hade han alldeles rätt i.

Ända sedan jag satte min första fot på F15, hade jag försökt få personalavdelningen i flygstaben att inse det orättvisa i min förflyttning. Ett samtal med avdelningens gamle och enväldige chef, Folke Ripa, övertygade honom om att min placering vid F15 inte berodde på att jag frivilligt sökt mig bort från F8. Den uppfattningen hade nämligen min tidigare flottiljchef bibringat honom. Folke Ripa lovade att hjälpa mig, men vi var båda överens om att det inte var tal om att återvända till F8. Jag fick sätta upp tre flottiljer på en önskelista och främst satte jag F13 i Norrköping – vår första jet-flottilj. Och när ”höstblandaren” kom ut, visade det sig att jag blivit omplacerad till just – F13! Min sejour vid F15 varade bara ett sommarhalvår, men med händelserika och förhoppningsvis danande fem månader.

F13, Kungl Bråvalla flygflottilj

Redan när jag anmälde mig för F13:s flottiljchef torsdagen den 1 oktober 1953, berättade jag om mitt ganska brokiga förflutna i flygvapnet. Alla mina burar lät jag passera revy, tråkigheterna på F8 och min slutliga förvisning till F15.

Frank Cervell lyssnade allvarligt.

”Då är Du ju en av oss. Välkommen!” Frank Cervell vecklade upp sin gängliga gestalt ur chefsstolen, rundade skrivbordet och tog min hand.

Behöver jag säga vad de orden betydde för mig? Och för att ytterligare understryka att jag hade flottiljchefens förtroende, fick jag jobbet som flygstyrkechef på Bråvallas legendariska första division – Martin Röd. Det var med synnerligen lätta steg som jag lämnade Frank Cervells rum. Det kändes på något sätt som en ond dröm var över och jag fått en sorts upprättelse. Tack Frank i Din himmel!

Men först skulle jag flyga in mig på J29. F13 hade som första flottilj fått J29 i maj 1951 och hade vid min entré således haft det svenska underverket i drygt två år. På avstånd hade jag med stor avundsjuka följt mina kamraters framfart med den bulliga kärran och nu skulle det äntligen bli min tur.

Redan 1945, när jetmotorn blivit ett etablerat framdrivningsmedel, hade man i Sverige – läs Saab – börjat fundera på en egen konstruktion. Flygförvaltningen gav i december Saab uppdrag att konstruera ett jaktflygplan runt den engelska motorn De Havilland Ghost med en dragkraft på 2.270 kp och en ganska stor diameter – 1,35 meter. Flygplanet skulle ha en topphastighet på Mach-talet 0.85, kunna bära fyra 20 mm automatkanoner, nå hög topphöjd och vara allmänt robust för att tåla det svenska flygvapnets fältmässiga hantering ute i busken.

Till att börja med funderade man på att bygga ett konventionellt flygplan med rak vinge, men så fick man tillgång till tyska beräkningar av pilvingade flygplans för- och nackdelar. I Europa fanns vid den tiden inga praktiska erfarenheter av denna konstruktion. Pilvingen föreföll dock vara den enda framkomliga vägen till höga hastigheter och hög höjd. Projektet drogs igång med Lars Brising som projektledare och fick arbetsnamnet R1001, ”tusen och en

natt" i folkmun på verkstadsgolvet.

Höghastighetsvingen gjordes så tunn som möjligt och med en för tiden ytterligt noggrann ytfinish. Av det skälet måste landstället placeras i kroppen, där man också fick plats för en bränsletank på 1 400 liter. Dessa konstruktionslösningar gav tillsammans med motorns relativt stora diameter flygplanet ett ganska så fylligt utseende. Smeknamnet kom som ett brev på posten – Den Flygande Tunnan.

Men det var inte bara pilvingen som var en stor teknisk nyhet. Hela stabilisatorn kunde ställas om med hjälp av en elektrisk motor och fungerade således som ett stort trimroder. Det skulle visa sig vara till stor hjälp när det gällde att kunna svänga brant i hela fartregistret. Vingen försågs med en framkantsklaff som lösgjordes när man fällde ut den vanliga vingklaffen till landningsläge och som gav ökad lyftkraft i landningsfasen. Dessutom utrustades J29:an med en svensk katapultstol med för tiden mycket goda prestanda.

Som synes en hel del nyheter. Pilvingen var väl egentligen den största och man utrustade en Saab Safir, det lilla skolflygplanet, med en pilvinge för en del grundläggande, praktiska prov innan man gick vidare.

Egentligen är det ganska märkligt att svensk flygindustri kunnat ligga på framkanten av den teknologiska utvecklingen på sätt som skett. När amerikanska flygvapnet ville ha en ny flygplantyp, lade man helt sonika ut samma typ av beställning på en tre, fyra flygplantillverkare. När sedan prototyperna var framme, kunde man med provflygningar avgöra vilket projekt som var värt att gå vidare med.

Saab har alltid bara fått en chans och den måste man lyckas med. Och det har man alltid gjort, trots att man inte varit skräjsen att ta för sig av smått revolutionerande lösningar.

J29:an provflögs första gången 1 september 1948, bara knappt tre år efter första beställning. Provflygaren var engelsman. Vi hade i Sverige ingen provflygare som hade erfarenhet av pilvingade flygplan.

Bob Moore sa efteråt: "På marken ser J29 ut som den fula ankungen men i luften är den en svala."

Det var således med en viss respekt som jag nalkades J29:an. Vi hade haft en del totalhaverier i samband med inflygning för

landning och som ryktet hänförde till svårigheter för föraren att flyga rent. Problemet fick naturligtvis sin lösning och visade sig huvudsakligen bero på en olycklig kombination av pilvinge och stort klaffutslag under landningsfasen. Till saken hörde också att vi förare inte hade någon som helst erfarenhet av flygning med pilvingade flygplan, vilka krävde en helt annan uppmärksamhet än flygplan med rak vinge.

För den intresserade kan jag berätta att problemet enkelt uttryckt hängde samman med skevroderbromsen och girrollkopplingen. Vad är nu detta för fikonspråk? Som den käre läsaren kanske minns från min flyglektion i kapitel 1, innebär en skevning åt vänster att vänster skevroder ute på vingen fälls upp och höger fälls ner. Det är detta som åstadkommer att flygplanet lutar omkull åt vänster. Men när det högra skevrodret fälls ner, så får det också en bromsande effekt och nosen vill fara iväg åt – just det, åt höger.

Nu sitter vi i en J29:a på väg in för landning. Vi har fällt ut full landningsklaff – 40 grader – och håller en ganska låg fart. Nu på sommaren kyttar det en del på låg höjd, vi studsar lite upp och ner och nosen far fram och tillbaka. Så får vi ett ordentligt kytt och nosen girar kraftigt iväg åt höger. Vänstervingen går framåt och får mer lyftkraft än den bakåtsvepta högervingen. Flygplanet börjar rolla över åt höger (den mystiska girrollkopplingen alltså). Vi möter rolltendensen med vänsterskevnings och den ovan beskrivna skevroderbromsen ökar på giren åt höger. I extremfallet kan nu högervingen genom sin pilform peka så mycket bakåt att den överstegrar och flygplanet går in i en vikning åt höger. Haveriet är ett faktum eftersom det hela utspelas på så låg höjd, att man inte har utrymme nog för att rätta till läget.

Det stora klaffutslaget bidrar också verksamt till att förstärka det aerodynamiska förloppet.

Några klyftiga aerodynamiker räknade ut allt detta och det påbjöds (och infördes även ett stopp i klaffreglaget) att endast 30 grader klaff fick användas, vilket stöttade upp flygplanet betydligt. Vidare instruerades förarna att arbeta mer med sidrodret än med skevrodret vid störningar av den här typen.

Men om detta visste vi intet när vi flög J29:an första åren. Vi var utomordentligt på alerten i landningarna och försökte andas genom öronen för att inte störa flygplanets läge i luften. Vi var till tusen koncentrerade på kulan, renflygningsinstrumentet framför

alla andra, och låg på med sidroder så snart kuluslingen tenderade att lämna viloläget i mitten. Denna mentala fixering hade i sin tur till följd att en del av oss överkompenserade motåtgärderna och i stället förvärrade situationen. Antalet haverier ökade. Jag vill minnas att F8 under sin inflygningsperiod förlorade tre förare på lika många dagar, vilket hade den effekten att F8:s förare vägrade att flyga J29. En lätt panikstämning spreds i flygvapnet.

Bengt Nordenskiöld bestämde sig nu för att flyga in sig på J29. Han var nu 62 år gammal och hade bara några månader kvar som chef för flygvapnet, men han var fast besluten att föregå med gott exempel och visa sitt fulla förtroende för J29:an. För säkerhets skull hittade han på ett eget litet "kontrollinstrument". Norden-skiöld lät fästa en röd tageltråd längst ner och mitt på vindrutan. Om den blåste rakt upp visade den att flygplanet flögs absolut rent. Liknande tråd återfanns så småningom på de första helikop-trarna och med samma syfte. Men Nordenskiöld var först i Sverige med sitt påhitt.

Naturligtvis förlöpte Nordenskiölds flygningar med J29 nere hos oss på F13 utomordentligt väl och spänningen släppte hos förarna. Kunde en 62-åring så vore det väl sjäva ... Guinness rekordbok fanns inte i sin nuvarande utformning, annars hade säkert vår gamle chefs flygningar med ett av världens modernaste jaktflygplan platsat utomordentligt väl.

Som sagt, det skulle bara dröja några månader innan Bengt Nordenskiöld efter ett tolvårigt chefsskap skulle lämna flygvap-net. Regeringen uttryckte sin stora uppskattning genom att befor-dra Nordenskiöld till "full" general tre månader före avskedet. Han muttrade något om att det hade varit bättre om han fått lönen i stället, men innerst tror jag att han var ganska tillfredsställd. En sådan unik hedersbetygelse har varken förr eller senare vistas någon i modern tid.

Den 30 juni 1954 flög Bengt Nordenskiöld sin sista Eriksgata med start klockan 07.53 på morgonen från F21 uppe i Luleå. Han skulle vid landningen på F8 klockan 15.44 och med en effektiv flygtid av 4 timmar och 45 minuter ha avverkat en sträcka på 2 220 kilometer. 18 landningar krävdes för att lyckas med konststycket att besöka samtliga flygvapnets förband. Vid varje flottilj stod personalen uppställd vid banänden, så att Nordenskiöld bara behövde kliva ur sin Vampire efter utrullningen och gå upp en



Bengt G:son Nordenskiöld tar farväl och Axel Ljungdahl kommer. CF13 Frank Cervell assisterar.

provisorisk talarstol. Där höll han ett till flottiljen personligt riktat anförande och gick sedan förbi fronten för ett öga mot öga-farväl. Under tiden hade hans flygplan tankats och han kunde sedan starta i motsatt riktning. När han flög över Arboga på 10 000 meters höjd, höll han ett tal till oss alla i flygvapnet. Talet reläades ut över förbandens högtalarnät och många stannade upp och lyssnade.

Strax efter det att Nordenskiöld lämnat F13, inträffade en total solförmörkelse. Det blev alldeles mörkt mitt på dan och fåglarna tystnade. Det var på sitt sätt ganska kusligt och vi såg det som ett järkecken. Den goda tiden var över.

Efter ett par dar kom den nye flygvapenchefen på besök. Även Axel Ljungdahl kom flygandes och tog emot den uppställda flottiljen framför F13:s kanslihus. Vi unga piloter, som avgudat Nordenskiöld, kunde inte låta bli att något elakt jämföra den yngre men till sättet stabbigare generalen med den ungdomlige Nordenskiöld. Jämförelsen blev inte bättre av att en liten piffig kудde guppade på Ljungdahls stuss.

Det har skrivits en del om det här chefsbytet och från vissa håll

har antytts att bakom låg en maktkamp mellan Bengt Nordenskiölds högt uppskattade fd stabschef, Gustaf Adolf Westring, och Axel Ljungdahl. För min del är jag övertygad om att Westring med åren helt enkelt blivit för gammal för att kunna komma ifråga. Vad som kan vara intressantare är att Nordenskiöld faktiskt fick ett allvarligt menat erbjudande om ett förlängt förordnande på ytterligare tre år. När han talade om det för Axel Ljungdahl och sa att han reflekterade på att anta erbjudandet, blev Ljungdahl alldeles blek. Med bruten stämma och tårar i ögonen genmålde Axel:

"Men, chefen, då kan jag aldrig bli chef för flygvapnet."

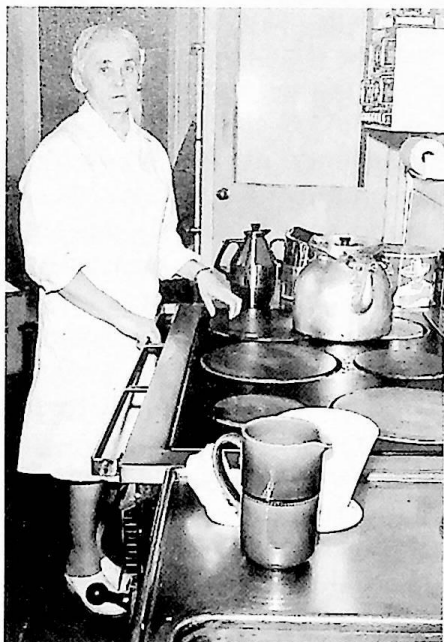
Axel Ljungdahls våldsamma, känslomässiga reaktion var en av anledningarna till att Bengt Nordenskiöld trots allt avgick 1954.

Under de första åren på F13 bodde jag i en av flygelbyggnaderna till officersmässen som var inrymd i Sörby gamla herrgård. När flygvapnet byggdes upp under åren 1942 och framåt, köptes stora gårdar in för att klara de väldiga markytor som krävdes för flygfälten. Med gårdarna följde också i flera fall mangårdsbyggnader som var lämpade att inredas till officersmässar. Så var fallet i Ängelholm, Kalmar, Norrköping och Sätenäs. Men vare sig det följde med hus eller inte så var en sak gemensam. Det var alltid den bästa åkerjorden i trakten som flygvapnet lade beslag på. Förhållandet mellan flottiljerna och traktens "jordgubbar" var därför i början något spänt. Men med den charm som vidlåder oss flygare överbryggades tämligen snabbt missämjan och när flottiljer började läggas ner på 70-talet var oftast våra grannar de, som kämpade hårdast för att få behålla sin flygflottilj.

Vi ungarlar som bodde på mässen hade en helt annan service än dagens. Våra rum städades och sängar bäddades. Städskan hjälpte till med smärre reparationer som att sy i skjortknappar, pressa en byxa eller två. I vissa fall tog hon med sig tvätt hem och lade ner nystrukna skjortor i byrålådan. Allt mot en extra peng givetvis, men dock.

På mässen regerade husmor med fast hand. Flygvapnets husmödrar borde egentligen ägnas en särskild betraktelse för deras uppoffrande arbete med att dels sköta mässen och dels fungera som reservmamma för oss ungtuppar som bodde där.

Vid F13 härskade Gertrud Lindblom. Hon betraktade mig till en början som rena pesten och vi hade en del sammandrabbningar. Men när en av hennes favoriter, meteorologen Lennart Peterson,



Gertrud vid sin spis.

började lära mig spela bräde och vi snällt satt kväll efter kväll vid brädbordet, veknade Gertrud och jag togs i nåder upp bland hennes skyddslingar. Men Gud nåde den som inte hade Gertruds gunst. Vederbörande blev totalt utfryst och utsvulten. Ryktet om Gertruds lättantändliga humör gick i flygvapnet och mången darrade vid inträdet på Bråvallas mäss.

Så till exempel en nytillträdd eskaderchef och general. Han anlände till Bråvalla dagen före en inspektion och dök upp på mässen strax före middagsdags för en bit mat. För säkerhets skull skickade han in en adjutant i köket för att beställa bord.

Gertruds kommentar hördes med all önskvärd tydlighet ute i tamburen där generalen stod och tryckte:

"Hälsa den där lilla tjockisen att här beställer man middag senast vid lunchen. Det finns restauranger i stan som tar hand om bordsbeställningar."

Vid ett tillfälle kom en av flottiljens hangarhundar lös. Stort larm gick och folket uppmanades att hålla sig inomhus medan flottiljpoliserna gick ut på jakt. Hangarhundarna var närmast att likna vid vilddjur och det var knappt att skötarna klarade av bestarna. Till saken hör att hundarna fick svälta ett dygn för att de

skulle vara riktigt på hugget innan de sattes ut på vakt i hangarerna. Ordern var, att om inte annat hjälpte, skjuta djuret på fläcken.

Hunden var och förblev försvunnen. Jag hade ett ärende upp på mässen mitt på förmiddagen och gick ut i köket till Gertrud. Efter en stund berättade Gertrud i förbigående att hon varit ute i officersparken och plockat några blommor till lunchbordet. Då hade hon fått syn på en mager hund som morrande tryckte i buskarna. I en så skarp ton, som endast Gertrud var mäktig, sa hon till hunden att vara tyst och följa med in för en bit mat.

"Han åt som han aldrig sett mat förut", sa Gertrud, "och nu ligger han här under bordet och sover."

Snabbt som ögat fick jag ut Gertrud ur köket och ringde hundgårdsförman som kunde hämta sin övermätta skyddsling.

Den tradition med små mässfester på fredagarna, som jag beskrivit tidigare, var på intet sätt förbehållen F8. Den frodades, Gud ske lov, på de flesta flottiljer. F13 var inget undantag. På den tiden "arbetade" man på lördagarna till klockan 12 och den långa arbetsdagen avslutades med allmän uppslutning kring lunch på officersmässen. Vi satt vid ett långbord med flottiljchefen, Frank Cervell, på ena noken och sedan i fallande tjänsteställning ner mot köksdörren. Det stod alltid skinka och ägg på menyn och de äldre officerarna markerade det instundande veckoslutet med en lite knaber. Allt brukade andas frid och det enda som hördes utöver lågmält, intellektuellt samtal var skrapandet av bestick mot tallrikarna.

Så en lördag brakade Gertrud in med håret på ända och stannade mitt framför mig på andra sidan bordet:

"Hör Du Ulle, om Du ska släpa hit såna där (här använde Gertrud ett uttryck för världens äldsta yrke som inte platsar i denna seriösa krönika) så får Du f-n i mig städa efter dom själv!"

Dödstystnad lade sig som den kallaste hand över matsalen. Alla tittade upp mot Frank Cervell vid bordsänden. Gertrud försvann med ett brak i köksdörren och Frank sa, plirande över glasögonen:

"Jag tror att Gertrud har fått en släng av dåligt humör."

Varpå den avbrutna lunchen fortsatte som om ingenting passerat.

Som jag tidigare nämnt löstes gåtan med 29-haverierna. Det minskade klaffutslaget stagade upp 29:an betydligt och den blev nästan som ett "vanligt" flygplan. Landningshaverierna upphör-

de och vi fick alla tillbaka förtroendet för J29. Vi började till och med praktisera vingglidning före landning, något som tidigare betraktats som rena självmordsförsöket. En av F13:s absolut skickligaste förare, "Lappen" Svedberg, kom alltid inåående tvärs banan med hög fart, slet av gasen, tog upp nosen och lade 29:an i en magnifik, brant 270 graders sväng under vingglidning ända ner i banänden.

Min inflygning förlöpte utan någon som helst tendens till störningar. Men så hade jag också världens bästa instruktörer på J29. Bengt Manfred Renström och Pelle Fogde som båda för övrigt belönades med Vasamedaljen för sin insatser vid omskolningen till J29. Dessutom hade jag som personlig handledare Per-Olof Olemyr, stjärnskottet från filmen "Jaktflygare", en kioskvältare av rang. Filmen alltså.

Myrolle – var får vi alla smeknamn ifrån? – har efteråt berättat att jag de första passen hade vissa svårigheter att hänga med i roteflygning. Så fort Myrolle gav en order, försvann jag som en kork upp i skyn. Förklaringen var enkel. För att spara på radiotrafiken "kvitterade" vi radiomeddelanden med att trycka in sändarknappen två gånger – psst, psst. I början tog jag fel på sändarknappen och den alldeles intilliggande strömställaren till stabilisatoromställningen. Mina psst, psst blev order till stabilisatorn att ställa om till baktungt läge och upp för jag till Myrolles häpnad.

Vid F15 hade jag fått mer än mitt lystmäte på jaktkurva. Vi hade visserligen på F13 en egen professor i jaktkurva i Moody Pettersson, då chef på andra divisionen, men vi var några stycken som ansåg att utbildning i jaktstrid var A och O för en jaktflygare. Det stod visserligen i TAJ – Taktiska Anvisningar för Jaktförband – att jaktens första uppgift var att bekämpa inflygande fientliga bomb-, attack- och spaningsflygplan. Vi skulle undvika att komma i strid med fientliga jaktförband och om så ändå skedde, skulle vi snarast dra oss ur.

Vi hade alltså inte mycket på fötterna när vi satte upp jaktstrid som främsta punkt på dagordningen. Men vi hävdade med emfas att för att kunna segla fram i jaktkurvans sköna geometri, måste man behärska sitt flygplan som hand i handske. Och det oöverträffat bästa sättet att verkligen lära känna sitt flygplan var i den virvlande jaktstriden, där man med uppbyggande av all sin flygskicklighet balanserade flygplanet på de yttersta prestandamargi-

nalerna. Dessutom förhöll det sig så, framhöll vi med oskyldig blick, att om man oförhappandes skulle halka in i en jaktstrid, så fanns egentligen bara ett sätt att följa reglementet och säkert ta sig ur. Och det var självklart att kämpa sig till ett överläge, dvs bakom lede fi. Därifrån kunde man säkert dra sig bort med en brant sväng eller halvroll ner på lägsta höjd. Å andra sidan, när man nu kämpat sig fram till skjutläge, varför ändå inte passa på och skjuta ner fienden?

Denna obetvingliga logik ledde fram till slutsatsen att jaktstrid egentligen var jaktkurvans moder. Och så satte vi igång.

Tre pass jaktstrid om dan var inte ovanligt. Man mot man. Man mot rote. Rote mot rote. Rote mot grupp. Grupp mot grupp. Alla tänkbara och otänkbara kombinationer gick igenom. Vi flög jaktstrid, vi pratade jaktstrid och använde händerna för att visa nya lägen, vi drömde jaktstrid. I kurvstriderna drog vi upp till 29:ans maximala lastfaktor 6 – dvs vi blev sex gånger så tunga – och ofta överbelastade vi flygplanen. Markpersonalen gnydde, vid varje överbelastning måste flygplanen kontrolleras. Ibland smällde vi in i kraftiga överstegringar och g-mätaren kunde slå upp till 12 – 14 g.

På kvällarna kunde vi se att låren var alldeles randiga av blåmärken från g-dräkten. Vi sov djupt och ovaggade.

Kammen steg på oss och vi började utmana andra divisioner på jaktstrid. Vi möttes på förutbestämda platser och höjder och våldsamma luftslag utkämpades. De gamle minns med rysning slagen över Bråviken, Landsort, Utö och allt vad de hette. Vid varje drabbning virvlade minst fyra divisioner runt som konfetti och det var ett Guds under att inga flygplan kolliderade.

Men duktiga blev vi. För att ytterligare stärka vårt ego tillverkade vi en transportabel divisionsflagga monterad på en teleskopliknande stång. Den surrades fast i mitt flygplan och när vi landade på någon grannbas efter en segerrik strid, vevade jag upp huven under inkörningen och lät divisionsflaggan stolt vaja för vinden.

Men vi var inte bara duktiga, vi ansåg oss dessutom var bäst och skickligast i landet. Vår självförhävdes himmel förmörkades av att F18 på Tullinge fått det engelska jaktflygplanet Hawker Hunter, på svenska uttalat J34. Prestandamässigt var 34:an överlägsen 29:an. Å andra sidan var vi utan all tvekan de skickligare piloterna.

Det blev så småningom en absolut nödvändighet att få svar på frågan vem som var bäst i denna vår lilla värld. Av en slump

råkade jag på Sven Lampell som nu var flygchef på F18. Han ansåg det inte nödvändigt att överhuvudtaget offra flygtid på en så självklar sak som att 34:an var 29:an överlägsen. Han skulle till yttermera visso äta upp sin äldsta hatt om vi lyckades få en enda bild av Hunter på våra registrerkameror.

Nu var striden oundviklig. Vi började slipa på taktiken. Vi visste att Huntrarna skulle dra nytta av sin högre fart och stöta in mot vår division. Däremot svängde de sämre. Vi bestämde oss för att lägga ut en grupp i försvarsgruppering på k-strimmehöjd. Kondensationsstrimor ser vi dagligdags när trafikflygplanen sveper fram på hög höjd och meteorologerna kan med tämlig exakthet räkna ut mellan vilka höjdsikt k-strimor uppkommer. Ovanför k-strimmorna och snett bakom skulle vi ha en grupp i anfallsgruppering. Det gällde alltså att hitta en dag med ett tämligen snävt k-strimmesikt.

Vi hade på F13 förmånen att ha en av flygvapnets skickligaste meteorologer i min brädspelande kompis Lennart Peterson. Met-Pet var inte bara världsmästare på bräde, han var också en oöverträffad väderspåman. Det brukar sägas att pojkar, som narras när de är små, blir meteorologer när de blir stora. Met-Pet måste ha varit en storjugare som grabb. Hur som helst så invigdes Met-Pet i våra planer och när Met-Pet sa att vädret var lämpligt för vår taktik, ringde vi upp F18. Nu eller aldrig.

Eftersom vi gick i k-strimmorna var det ingen som helst svårighet att upptäcka 34:orna när de kom stötande bakom oss. Strax innan 34:orna var inne på skjutavstånd, slog vi på en sax, det vill säga rotarna i gruppen svängde brant mot varandra. 34:orna, de fegisarna, avbröt genom att dyka ner ur k-strimmesiktet rakt fram. Det här mönstret upprepades ett par, tre gånger och vi började förlora tålamodet. Men så hände det. I saxen följde en 34:a efter! Och bums kom gruppen ovanför oss neddykande och kurvade snabbt in på 34:an.

En förstoring av J34:an, prydligt inringad av gyrosiktets ruter, skickades med ilpost upp till Lampan. Hur det gick med hatten vet jag inte och jag har heller inte vågat beröra ämnet. Sven Lampell är nära huvudet högre än jag och består nästan uteslutande av muskler. Då i alla fall.

Alla överbelastningar som vi drog på oss under våra jaktstrider började vad tiden led att observeras i flygförvaltningen. Det tog ju

sin tid innan rapporterna nådde fram och började bearbetas, men väl där började en del restriktioner utfärdas. Dock inte värre än att man med litet list kunde fortsätta med den rätta sortens flygning.

Skruvén skulle fortsätta att dras åt men när det såg riktigt mörkt ut, dök ett nytt, blivande stjärnskott upp på provflygarnas himmel. Sten Axelsson hette underbarnet och han gav sig med liv och lust i kast med uppgiften att missionera om jaktstridens och den avancerade flygningens lyckobringande evangelium.

Sten kunde dessutom vad vi inte kunde. Han kunde räkna. Det där med aerodynamik har aldrig varit min starka sida. Jag och humlan har mycket gemensamt. Men Sten han kunde han. Till att börja med visade han att våra överbelastningar till största delen kom sig av att g-mätaren var felaktigt monterad i den fjäderupphängda instrumentbrädan och därför visade fel. Felvisningen i sin tur berodde på de kraftiga, men relativt ofarliga, skakningar som uppstod under överstegringarna och som förstärktes av den fjädrande instrumentbrädan. Besiktningarna hade inte heller visat att några fel uppstått på flygplanet.

Sten räknade vidare ut vilka farter man skulle hålla på olika höjder för att kunna svänga maximalt brant. Han uppfann nya manövrer som maxhalvroll, maxsväng, borrh och slingring. De tre första manövrerna syftade till att snabbt ta sig ner på lägsta höjd. På lägsta höjd steg nämligen bränsleförbrukningen våldsamt. Vi räknade därför kallt med att fientliga jaktflygplan från andra sidan Östersjön inte skulle kunna operera på lägsta höjd om de ville ta sig hem igen.

I maxhalvrollen – en halvroll utförs genom att gå över på rygg och direkt gå in i en halv looping neråt – skulle man hålla den fart som gav maximalt g-tal. Vid behov gjorde man flera efter varandra, tills man var nere på absolut lägsta höjd. Den sista halvrollen kunde därför bli ganska intressant.

Maxsvängén var i princip en svängande variant av maxhalvrollen. Men beskrev en spiral neråt för att hålla farten uppe vid maximal svänghastighet.

Borren slutligen påbörjades som en halvroll, men i vertikalläget gav man full skevning och rollade lodrät nedåt. Också en manöver med en intressant avslutning nere bland buskarna.

Slingring tillgrepp man om man överraskande blev utsatt för beskjutning bakifrån och spårlysen visslade om örönen. Med fulla och omväxlande sid- och skevroder kajade man fram i hög

fart som en skadskjuten kråka och kunde enligt professor Axelsson inte träffas med tillgängliga siktmedel. Så fort tillfälle gavs skulle man slå på en maxhalvroll, maxsväng eller borr.

För att träna upp flygkänslan i låga farter lärde Sten ut looping på 10 000 meters höjd. Redan normal flygning på 10 000 meter var en aning sladdrig och krävde uppmärksamhet. Att göra looping där upp i närheten av Sankte Per trodde många var en gratisbiljett in i spinn. En sann jaktflygare, Per-Johan Widmark, som under många år skulle vara markstyrkechef på min division, hade just kommit upp till F13 från lärartjänst i Ljungbyhed. Som en liten uppmjukning fick han ett pass avancerad flygning med vår gamle vän PAS, som också dykt upp på min division.

Perken, som Per-Johan alltid kallats, blev en aning konfunderad när PAS steg till 10 000 meter och genast gick in i en looping. På toppen av loopingen var det fråga om 0 g-flygning och i viss mån fritt fall, vilket för den oinvigde var en något omtumlande upplevelse. Så även för Perken som inte förrän nere på marken riktigt förstod vad han varit med om. Det PAS betraktade som ett gott skämt, betraktade Perken som närmast kriminellt.

Jag behöver inte säga att vi på F13 med största iver kastade oss över paketet med de Axelssonska manövrerna. De låg helt i linje med vår uppfattning om hur man utbildade folk till att bli världens skickligaste jaktflygare.

De täta kontakterna mellan mig och provflygare Axelsson ledde också till att vi började träffas privat. I Linköping, där Sten bodde, fanns en utmärkt restaurang med för oss mycket tilltalande gäster inom Frimurarhotellets hank och stör. Vi brukade förlägga våra aerodynamiska samtal dit och förena nytta med nöje. Vårt förhållande till hovmästaren blev dock en smula spänt efter en kväll då Sten, med hopp från bordet ut på dansgolvet, demonstrerade hur han på arméns fallskärmsjägarskola lärt sig hur man tar mark efter ett fallskärms hopp. Det formade sig till en strålande och tekniskt fulländad demonstration. Särskilt femte hoppet vill jag minnas var så nära perfektionen man kunde komma i en simulerad situation.

Slumpen ville att Sten bara några dagar efteråt fick omsätta sina kunskaper i praktiken, då han fick lämna en manöveroduglig Lansen under en provflygning. Vi underlät naturligtvis inte att framhålla för hovmästaren att han hade betydande del i den

lyckliga utgången, beroende på att han – hovmästaren alltså – tillåtit Sten att i lugn och ro förbereda sig för uthoppet. Efter detta fick vi alltid de bästa borden.

Sten anförtrodde mig vid ett tillfälle, under krav på absolut tystnadsplikt som endast kunde lösas med döden, att han hade gått igenom ljudvallen med en J29:a. Detta förtroende lämnade mig ingen ro. Egentligen trodde jag inte på Sten eftersom jag ansåg det omöjligt att pressa upp den gamla knarren i överljuds fart. Men så gick ett rykte att Sten skakat galler på F3 där försökscentralen huserade. Tillfrågad om buren berodde på otillåten hög fart, svarade Sten endast med ett mångtydligt leende. Alltså hade den lymmel varit genom vallen!

Så fort det lät sig göras, steg jag till över 10 000 meter, drog på fullgas, slog på en halvroll och dök vertikalt. Fartmätaren kom snabbt upp i maxfart, Mach-talet 0,86, och segade sig långsamt upp mot 0,90 då flygplanet började en våldsam slingring – en så kallad dutch roll. Så skulle flygplanet bära sig åt om man flög för fort. Jag avbröt och försökte igen. Jag försökte, jag vet inte hur många gånger, men jag kom aldrig över M 0,96 och då under våldsamma protester från Tunnan. Min enda tröst är att de 0,96 på mätaren måhända omräknat med hänsyn till mätarfel, ytterlufttemperatur, höjd, min ålder, vikt och ögonfärg kanske innebar att även jag flugit snabbare än ljudet med 29:an. Förmodligen inte och jag lär aldrig få veta. Men spännande var det!

Vid den här tiden nödlandade en flyende polsk pilot med sin Mig15 på en åker i Halland. Det blev en del rabalder i tidningarna och polackerna krävde sin egendom tillbaka. Först måste naturligtvis flygplanet repareras och den enda flygverkstad med kvalitet och sakkunskap fanns av någon egendomlig anledning på Försökscentralen i Malmslätt. Miggen fraktades dit och plockades ner i sina allra minsta beståndsdelar. Man måste ju kontrollera att den hårda landningen i den mjuka halländska myllan inte åstadkommit några förskjutningar i de vitala innersta delarna.

När ryktet spreds att det fanns en Mig15 på Malmslätt blev vi unga jaktflygare till oss i trasorna. Då fanns egentligen bara tre jaktflygplan av klass i världen. Den svenska J29, den amerikanska F86 Sabre och den sovjetiska Mig15. Mig15 betraktade vi som vår presumtive fiende och en chans att få granska den under lupp var helt oemotståndlig. Men chefen på försökscentralen ville inte veta

av något spring av jaktflygare som ett störande moment i under-
rättelsetjänsten.

Jag ringde Sten. Hur han bar sig åt är bra att inte veta, men en
aften smög vi in i monteringshallen där den delvis strippade
Miggen härbargerades. Jag tror att jag aldrig blivit så besviken. Ett
primitivare flygplan hade jag inte tidigare skådat. Allt verkade
vara tillverkat på 1800-talet med kraftiga rör, stora badrumskra-
nar och elledningar hängande kors och tvärs.

Inte ett kopek hade satsats på pilotens bekvämlighet. Ingen
tryckkabin, ingen kabinvärme och ingen katapultstol. Min med-
känsla med mina okända ryska kollegor steg. Om Mig15 varit ett
så fruktat vapen under Koreakriget uppe i den så kallade Mig
Alley, måste det betyda att piloterna var utomordentligt skickliga.
Och det var de inte. Det visste vi. Eller också var amerikanerna
oskickliga. Och det kunde vi inte heller tro. Problemet är än i
denna dag olöst.

Mitt grubblande på detta och andra ting fick ett säreget avbrott i
form av ett synnerligen udda uppdrag. En gammal polare från
mitt fria och utsvävande liv, Rolf "Bra Böcker" Janson, hörde av
sig. Han jobbade på den tiden på det stora förlaget som bland
annat gav ut en veckotidning som lever än i dag, nämligen Vecko
Revyn. Varje år ordnade tidningen en turné med vokalisttävling
som innehöll inslag av modevisning. Rolf var turnéledare och
hans bekymmer var att det uppstått en vakans i truppen på grund
av sjukdom. Kunde jag ställa upp?

Uppgiften bestod i att ligga en dag före sällskapet och kolla att
hotellrummen var i ordning, att Folkets Park, som det i allmänhet
rörde sig om, var beredd med nödiga högtalare mm. Dessutom
ingick det i uppdraget att ta ut de flickebarn som skulle delta i den
lokala vokalisttävlingen. Segraren skulle sedan gå vidare till en
riksfinal på gamla Vinterpalatset i Stockholm. Max tio par stjärn-
ögon per kväll kunde få chansen och oftast var det så där ett
femtio-tal förhoppningsfulla som anmält sig.

Ett uppdrag som låg långt ifrån jaktstridens ädla konst – trodde
jag. Att lyssna igenom flickorna var väl inte så svårt. Min fd hustru
Inger och fd svärmor Karin Juel hade gett mig någon, om än liten,
inblick i sjungandets konst. Det är klart att det tillhörde inte livets
allra främsta njutningar att lyssna till ett hundratal mer eller
mindre lyckade framföranden av "Vaya con Dios", eller vad nu

schlagern för året hette. Men det var ett intet mot matchen med stjärnögönens mödrar när det drog ihop sig till den slutliga uttagningen. Där fick jag nästan handgriplig användning av min kunskaper i undanmanövrering.

Det talas i dag om hur föräldrar driver på sina barn i allehanda idrotter som ett sorts kompensationsbegär och hur man bildligt talat kan gå över lik för att telningen skall komma fram. Här var det inte fråga om lik, här var det fråga om ett öde värre än döden. Aldrig i mitt liv har jag blivit inviterad till så många supéer i stearinljusens sken som under turné Flugan. Nu är jag en man med omutlig karaktär och mina uttagningar var ett under av oväld.

Men det var påfrestande. Hade det inte ingått i road-managerns arbete att biträda vid omklädseln av gräddbakelserna Inger Åhman och Gunilla Pontén vid modevisningarna, hade jag säkert kastat in handsken långt tidigare.

Det är alltid nyttigt att få en inblick i livet utanför flottiljgrindarna.

Men det var inte bara Flugan som var anledning till att jag sökte mig upp till Stockholm på min fritid. Mitt privatliv höll också på att förändras.

Innan jag vandrade upp för kyrkogången med Inger, hade jag oförhappandes avlyssnat ett samtal på Kontoret, Cecil alltså. En tandläkare, som jag kände till utseendet, satt och skroderade vid ett grannbord:

"Jag har fått tag på alla tiders brud. Prinsessa och rik som ett troll. Hon har bott i Båstad förut men är nu i stan, fränskild och fin. Så nu blir det ny praktik och livet på en pinne."

Det var inte så svårt för min överlägsna intelligens att förstå att det var Brita som avhandlades som någon sorts handelsvara. Min släktkärlek sa mig att ett varningens ord var på sin angelägnaste plats.

Jag for ut till Ulriksdal, där Brita för tillfället bodde med sin son Hanno, och utdelade mina varningens ord. Brita blev störtförbannad och undrade vad i alla helgons namn jag trodde att jag var för sorts person som vågade lägga mig i andra människors liv. Dessutom, avslutade Brita, skulle jag minst av alla komma med synpunkter på moral, jag som stod i begrepp att gifta mig med en skådespelerska. Hurdana sådana var visste ju alla människor.

Åren gick och så småningom träffades vi igen på en släktmid-

dag hos Britas mamma. Vi var nu båda skilda, Brita från tandläkaren och jag från skådespelerskan. Det var med en viss humor vi erinrade oss våra utbrott före våra respektive bröllop. Innan kvällen var över hade vi bestämt att vi skulle börja träffas och se om den spirande känsla som uppstått under kvällen skulle fortsätta spira. Det skulle den och vi skulle få tre döttrar tillsammans.

Mitt liv skulle också förändras på ett annat och för mig helt oväntat och snudd på onaturligt sätt. Vid F13 tjänstgjorde en av landets mest framstående idrottsmän – femkamparen Per Ove Nilsson. Peo var något av en ensamvarg och gick ofta sina egna vägar. Liksom många stjärnor hade han ett enormt självförtroende som av en del tolkades som överlägsenhet. Men skrapade man lite på ytan så kom en ödmjuk kille fram med kamratkänsla som ett aldrig svikande adelsmärke.

Peo och jag råkade få jaktberedskap tillsammans på nyåret 1956. Alltsedan Catalinaaffären hade flygvapnet dygnet runt, året runt en jaktrote stående i beredskap någonstans för omedelbar start om något icke identifierat flygetyg nalkades Sveriges gränser. Så än i dag.

Peo, som alltid var full av goda idéer, hade skickat efter en nyårssupé från Standard i Norrköping och när vi gick av beredskapen landade en taxi utanför divisionen med hummer, vin och andra nödvändiga tillbehör. Peo ville ha ett man-to-man talk med angenäm atmosfär.

Peo hade blivit svensk mästare i modern femkamp och hade alla chanser i världen att bli uttagen till olympiaden i Melbourne. Men han saknade en träningskompis. Att träna ensam var pyton, ansåg Peo, det hade han gjort till förbannelse. Han ville ha en kompis. Jag funderade högt och bollade upp en del namn, tills det till min fasa gick upp för mig att det var mig Peo var ute efter. Dittills hade jag ansett att bräde vid öppet fönster var ungefär det längsta jag kunde sträcka mig i fråga om friluftsliv.

Men Peo stod på sig. Han behövde någon som såg till att han följde sitt träningsprogram, tog tider, noterade resultat och i största allmänhet fanns med som uppmuntran och moraliskt stöd. Hur det nu gick till så fick han mig att ställa upp.

Naturligtvis borde jag inte litat på Peo. Redan dan därpå fick han mig att börja ta långa promenader i snabb takt med tunga skor för att få upp ett grundflås. Promenaderna övergick i terränglöp-

ning med inlagda ryckmoment och innan jag visste ordet av låg jag i hårdträning. Jag skall inte trötta läsaren med mina skräckupplevelser under det första året, men faktum är att när kondisen började komma, så var det en fröjd att få känna hur jag kunde lubba fort och dessutom öka takten utan att det besvärade. Tvärtom var det nästan som en njutning att få pressa det gamla skrovet till marginalerna. Rent fysiologiskt lär det ha sin förklaring i att när man anstränger sig, så avsköndras något som har samma effekt som knark. Man får helt enkelt en kick.

Men det gäller också att ta sig ur träsket i tid. Annars kan man fastna för evigt som till exempel en annan idrottsdåre och femkampare, Bengt Herman Nilsson. Får inte Bengt Herman lubba sina fem mil om dagen blir han sjuk. Men så har också fått sitt straff i form av en 18-årings fysik i en 65-årig kropp.

För min del varade idrottskarriären i nära fyra år. När jag var som mest i trim vägde jag 67 kilo, enbart vältränade muskler. Förutom att Peo och jag hade oförskämt roligt under de här åren, lärde jag mig också att man kan få ut massor med tid, bara man har en ordentlig planering och ser till att man följer planerna.

Modern femkamp består av ridning, simning, duellskjutning, fäktning och terränglöpning. Av dessa grenar hade jag rent amatörmässigt fuskat mig igenom terränglöpning. De andra kunde jag knappt stava till. Det är klart att jag var simkunnig, men därifrån till att tävlingssimma 300 meter är ljusår. Jag kunde inte crawla. Hur många bassänger jag drack upp i mina fåfänga försök att få upp någon fart på bensparken vet jag inte. Men åtskilliga. Jag fick fullständigt klart för mig att om man inte är född till fisk eller i varje fall till elitsimmare, har man ingenting att göra i femkampsskrået.

Ridning var jag inte helt främmande för. Min styvfar, Per Brändström, var kavalleriofficer med minst tre motionshungriga hästar på K1 i Stockholm. Dessutom hade jag under några sommarlov tjänstgjort som krigsfrivillig på min fars batteri i Jämtland och där utbildat mig till stångkusk på det då hästanspända fältartilleriet.

Men femkampsridning då var inte alls lik den frökenhoppning som bedrivs idag. Då skulle man rida en terrängbana i 500 meterstempo över 20 fasta hinder som var 120 centimeter höga. Och som fasta hinder räknades också att rida nedför sandtag eller att hoppa över stengärdsgårdar.

När jag väl kommit över de första grunderna kunde ett dagschema se ut som följer:

- 06.00 – 07.00 Simträning i Norrköpings varmbadhus före öppningsdags
07.15 Förbriefing för flygning
08.00 – 12.00 Flygning
12.00 – 13.00 Skjutträning med lunchmackor.
13.00 – 15.30 Flygning
16.00 – 17.00 Löpträning
19.00 – 21.00 Fäktning i Linköping alternativt ridning med polisen i Norrköping

Nu var det varken Peos eller min avsikt att göra mig till en fullfjädrad femkampare, även om jag deltog i ett SM i Umeå och kom sist. Om vi siktade på någonting så var det att åstadkomma ett flottiljag i flygfemkamp. Peo var inte bara svensk mästare i modern femkamp, han var också flerfaldig världsmästare i den flygande varianten. I flygfemkamp red man inte. I stället höll man på med något så underligt som basketboll. Någon tänkare hade

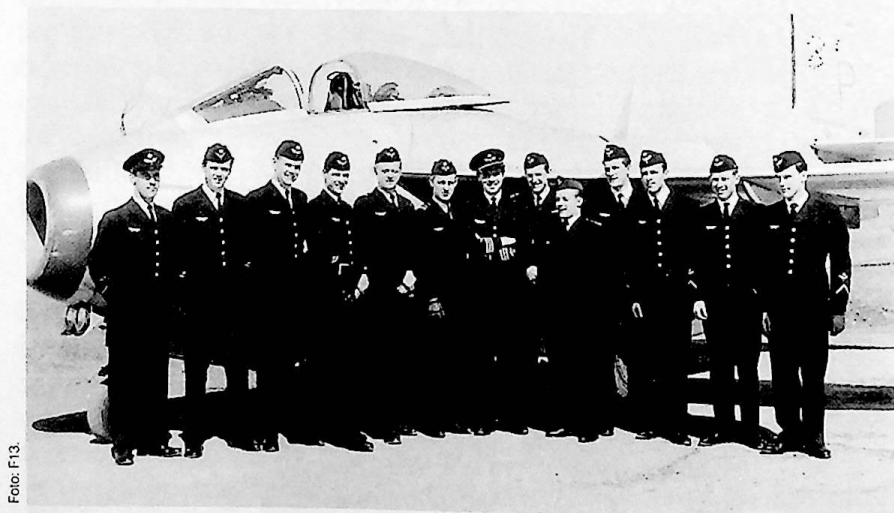


Flygoapenmästare i lagvärja: Fr v: Bengt Renström, Frank Cervell, förf, Peo Nilsson. Knästående: Bo Fransson.

klurat ut att man i bollbehandling kunde mäta olika anlag som krävdes för flygning, nämligen simultankapacitet, koordination, rumsföreställning och snabb uppfattning. Fan tro't. I praktiken tränade vi alltså sex grenar, eller snarare sju med basket som den sjunde. Sjätte gren var helig i moderna femkampen. Vad den innebar kan inte avslöjas, men den hade inte mycket med idrott att göra. Den var snarare till för att man skulle ha något att träna sig upp ifrån.

När Peo väl släppte taget, fortsatte jag en tid med de två grenar jag lyckats bäst i – terränglöpning och fäktning. I terräng lyckades jag, under ett mellanår då de stora stjärnorna inte var med, bli flottilmästare. Fäktningen gav på pappret större meriter i en bronspeng i Kungens kanna för officerslag och flygvapenmästare i lagvärja. Dessa triumfer berodde till största delen på F13:s två ankare, flottiljchefen Frank Cervell som tog olympiskt brons i London 1948 och Peo, vår svenske mästare. Dessutom kan jag än idag skryta med ett icke föraktligt flås. När jag häromdagen var på en hälsokontroll, sa vitrocken att jag hade en 45-årings fysik. På jobbet sa flickorna:

”Du hör dåligt också, gubbe, han sa 75-åring.” Det är tufft i det privata näringslivet.



Martin Röd 1956: Lärarna i mitten fr v: Myr-Olle Olemyr, Perken Widmark, förf, Peo Nilsson, Lappen Svedberg. Kadetter på vä flank: Hans-Erik Hagman, Bengt Danielsson, Dag Hemberg, Sture Herman. På hö flank: Bertel Bergenfur, Owe Skoghagen, Stig Dellborg, Bo Näsell.

På divisionen hade verksamheten nära nog fördubblats. Vi hade både hand om kadetter i grundläggande utbildning och fältflygare på sommarlov från Försvarets läroverk. En av fältflygarna, Lars-Erik Englund, skulle bli chef för flygvapnet och han visade redan då framfötterna genom att vara en av de bästa piloterna på divisionen.

Denna anhopning av förare medförde vissa problem, som vi löste genom att skapa två flygstyrkor. Flygplanen fick gå fem pass om dagen, tre på förmiddagen och två på eftermiddagen. Våra två flygstyrkor möttes på stegarna upp i flygplanen och vi flög som aldrig förr.

Myrolle fick ta hand om fältflygarna med anropssignalen Martin Skär, medan jag ägnade mig åt kadetterna under det ordinarie anropet Martin Röd. Detta för den oinvidde kryptiska språkbruk var i själva verket ytterligt enkelt. Martin är den trettonde bokstaven i alfabetet – F13 alltså – och Röd stod för första divisionen. Andra divisionen var alltid Blå och tredje Gul. Adam Gul betydde på den tiden tredje divisionen ur F1. Enkelt, eller hur?

Den över allt vakande eskaderstaben beslöt sig för att inspektera denna hybrid till division och kom med sin stabschef, majoren Dick Stenberg, i spetsen. Bland de inspekterande fanns min gamle kompis från F16, Anders Westerlund, som bland andra goda egenskaper ansåg sig vara av Gud utsedd till den skickligaste jaktflygaren på jorden.

För att visa vår respekt för överheten ordnade vi med röda mattor vid de inspekterandes flygplan och F13:s musikkår spelade marschmusik före och efter den högtidliga avlämningen av de två flygstyrkorna.

Vid genomgången på mitt rum bad jag eskaderstaben om ett råd. Bland mina kadetter fanns en som gått ut flygskolan med högt flygbetyg, men som enligt mitt förmenande låg långt efter sina kamrater här på F13. Egentligen ville jag skilja honom från flygutbildningen, men kunde inte någon från eskaderstaben känna honom på pulsen i jaktstrid? Anders Westerlund till exempel?

Självklart. Anders gav sig i väg med vad han trodde min sämste elev. Jag tror inte Anders vare sig förr eller senare fått så mycket dingel i jaktstrid som den gången. Han var ganska så tagen efter landningen och mumlade något om att nog borde kadetten få en chans till. Mitt försök att muntra upp Anders med att berätta att kadetten Sture Herman var en gudabenådad jaktflygare, varav

man kanske träffar på en av tusen, föll inte i god jord. Alla vi andra tyckte att det var en underbar ploj.

Sture var också landslagsspelare i basket och det kanske låg något i flygfemkampens jämförelse mellan flygbegåvning och bollbegåvning. Tyvärr skulle Sture omkomma några år senare i en kollision i luften, helt utan egen förskyllan. Han blev helt enkelt påflugan av en ouppmärksam förare.

Sommaren 1956 stod Stockholm värd för ryttarolympiaden. Självklart skulle den hästtokiga drottning Elisabeth med lika hästtokig familjsitta på sadelplats. Drottningen företog resan till vår huvudkommun med sitt ägandes fartyg Britannia och hon skulle enligt protokollet utsättas för militära hedersbetygelser.

På flygvapnets lott föll att paradera i luften över Stockholms Ström när Britannia ankrade upp. Jag vill minnas att vi var tolv divisioner som under Sven Lampells befäl skulle störa friden över Gamla Stan. Sven flög i spetsen för sina Huntrar med fyra divisioner J29 från F8 och F16 bakom sig och jag hade befälet över sex divisioner från F13 och F3. De båda kakorna skulle mötas över Mälaren där jag skulle ansluta bakom Svens gäng. Allt gick enligt ritningarna och vi la oss i en lång kolonn på rakbana in mot Strömmen. Plötsligt fick någon radarjaktledare för sig att vi låg efter i tidtabellen.

"Öka", röt Sven Lampell i radion och for iväg med sina lättaccelererade Huntrar. Vi i kön såg hur kolonnen tänjdes ut och böjde gasreglagen i vår strävan att få dem så långt fram som möjligt. Även 29:orna matade så småningom fart och vi började få kännning med täten när jaktledaren uppenbarligen tänkt om och gav ny order:

"Minska!!! Ni kommer för tidigt!!!"

Sven där framme slet av gasen, tog ut luftbroms och tvärnitade i luften. Vi där bak kunde inte stanna upp lika fort, utan brakade med full fart in bland de framförvarande. Enda chansen att undvika kollision var att flyga under varann och de som låg sist passerade Strömmen och Britannia på absolut lägsta höjd. Dessutom passerade vi alla praktiskt taget samtidigt och det måste ha varit en överväldigande syn att se tolv divisioner med inalles 96 flygplan samtidigt trängas över de konungsliga gästerna. Recensenterna var hänförda: "Flygvapnet gav på nytt prov på sin sekundprecision när Drottningen hyllades!"

Något omskakad landade jag med de mina på F13. När jag klättrade ner från flygplanet såg jag stationsavdelningschefen Sven Robach för ovanlighetens skull ute på plattan. När jag undrade vad som förmått honom att få närkontakt med mekanikertjänsten, svarade han med stor upphetsning och med viss svårighet att hålla isär vokaler och konsonanter:

"Jag har aldrig förstått hur fort flyget har utvecklats förrän nu. Jag hörde på radio hur ni flög över Strömmen i Stockholm och sen gick jag på muggen. Och när jag kom ut – stod ni på plattan!"

Jag skulle tro att det krävs något mer sofistikerade tidmätningsskmetoder för att platsa i flyghistoriska sammanhang. Men att det var tillfyllest för Sven var alldeles uppenbart.

Vissa arbeten på flygfältet tvingade ut divisionerna ur boet. Vi hamnade nere i Hagshult norr om Värnamo, där vi slog oss ner i gamla armébaracker som stod och skräpade i skogen. Här nere blev jag obestridd kung och det kändes skönt att komma bort ifrån alla de chefspersoner som enligt min uppfattning enbart verkade hämmande på mina idéer om hur flygtjänsten skulle bedrivas. En av mina principer gick ut på att det var divisionschefen och endast divisionschefen som borde ha det fulla ansvaret för divisionens flygningar.



Foto: F13.

*I skogen restes en sten till minne av vår sejour i Hagshult.
Stenen finns fortfarande kvar att beundra.*

Vid F13, liksom vid alla flottiljer på den tiden, började dagen med en gemensam genomgång av vädret och de planerade flygövningarna. Flottiljchefen och flygchefen var alltid närvarande. Om vädret verkade bli dåligt var det flygchefen eller flottiljchefen som bestämde om man skulle flyga eller inte. Den här tingens ordning medförde att divisionscheferna för det mesta spände vaderna och käckt sade sig vilja flyga. Vilket var helt ofarligt eftersom man visste att de högre cheferna skulle säga nej. Men inför förarna framstod divisionschefen som framåt och duglig medan flygchefen betraktades som en fegis.

Jag ville föra ner beslutanderätten till divisionschefen, som var den som bäst kände sina förare och deras utbildningsståndpunkt. Han var därför bäst skickad att ta ansvaret. Och därmed skulle också spänningarna mellan de olika chefsskikten minska. Men på det örat ville ingen höra.

Nere på Hagshult blev det trots allt så av rent geografiska skäl. Flottiljchefen och flygchefen var långt borta och om de dök upp så var det så att säga försent. Under den här tiden fick jag klart för mig att mina teorier beträffande ansvarsfördelning var riktiga och jag bestämde mig för att om jag någonsin blev flygchef så skulle mina divisionschefer få det fulla ansvaret.

Genom att vi bodde huller om buller i barackerna i skogen lärde vi känna varandra väl. Vi ordnade fotbollsturneringar, allehanda skämttävlingar och fältskjutning med kamrat 40, pistolen, och hade allmänt kul ihop. Fältskjutningen förde oss samman med en enstöring på flygfältet. På den tiden stöttades navigeringen mycket med hjälp av pejlingar på långvågsbandet och man kunde för det mesta få en bäring från någon flygflottilj. Men här i mörkaste Småland var det långt mellan flottiljerna och därför hade man stationerat en telegrafist till Hagshult.

Vi hade alla varit i radiokontakt med denne vresige man, som alltid passade på att rätta oss när vi gjorde något formellt fel i radiotrafiken. Särskilt vi jaktflygare, som ju inte var särskilt formella av oss, låg illa till hos telegrafisten Karl Amneus.

Karl bodde i radiostationen, ett litet hus i utkanten på fältet. De grönsaker som fanns var minutiöst välskötta och överallt hängde skyltar med "Tillträde förbjudet", "Privat område" och "Obehöriga äga ej tillträde". Ett rykte mälde emellertid att eremiten var road av fältskytte.

Jag vågade mig in på det privata området och bjöd in munken

att delta i vår nästa fältskjutning. Och mot alla odds så ställde Amneus upp. Han visade sig vara en överdådig skytt och det var med den allra yttersta koncentration som jag med min duellskyt-teträning lyckades slå honom med en ynka träff. Han visade sig också vara en good loser och deltog med liv och lust i vår prisutdelningsfest långt in på småtimmarna.

Efter detta genombrott var han ständigt med oss på fritiden och jag hörde flera år efteråt att enstöringens upptäckt av att det fanns ett liv utanför radiostationen i Hagshult ledde till att stugan fylldes med en fru Amneus.

Under en sejour på Gotland hade vi med framgång i samråd med källarmästaren på Gutekällaren i Visby arrangerat en strålande och fullmatad flygarbal. Varför inte göra om det i Värnamo? Källarmästaren på Stadshotellet var med på noterna och årets flygarbal i Värnamo blev ett vackert fiasko. En ovetenskaplig gallup visade att i dessa av frimicklarna behärskade trakter gick inte unga damer på krogen. Annat var det på Gotland, alldeles tydligt.

Vi fick tips om att Värnamos Hantverkarhus ibland användes för fester. Perken Widmark fick i uppgift att tillsammans med några kadetter genomföra en Flygkadettbal i sagda hus.

Och nu blev det fart på flickorna i Småland. Väggarna formligen bågade när dansen tråddes för fulla muggar och det var inte bara muggarna som var fulla. Utanför huset smög dunkla figurer vacklande omkring. Det var traktens ungherrar som med oblida ögon såg att deras damer lät sig roas av unga jaktflygare och som höll på att stärka modet för ett ingripande.

Perken, som av vissa naturskäl tvingats lämna lokalen, kom tillbaka drypande av vatten. Han muttrade något osammanhängande om att ha snavat och fallit i Husets bassäng. När vi i dagsljus besiktigade olycksplatsen visade sig bassängen bestå av en fontänliknande historia där själva bassängen befann sig ungefär i huvudhöjd. Endast en jätte skulle kunna snava på den bassängkanten men då skulle å andra sidan vattenytan vara alldeles för liten för att hårbärgera kroppen.

Ställd inför detta överväldigande bevismaterial, tvingades Perken rodande erkänna att han, ehuru stark som en fura och vred som en furie, övermannats av traktens unga busar och lämpats över kanten. Detta erkännande gjorde festen om möjligt än mer

lyckad och den skrevs med gyllene bokstäver in i F13:s annaler.

Banden mellan de unga kadetterna och lärargarnityret skulle ytterligare stärkas under de vinterövningar som följa skulle. Flygvapnet hyrde på den tiden ett konkursat litet högfjällshotell mellan Undersåker och Vålådalen vid namn Hållfjället. Hotellet var lagom stort för att hysa ett 20-tal gäster och det motsvarade ungefär en division piloter med kringfolk. Hotellet sköttes av en serviceinriktad fanjunkare med hjälp av en handfull värnpliktiga och kökspersonal ur F4 i Östersund. Man stannade där en vecka och sedan kom nästa division. Och vad gjorde man då där?

Någon hade en gång kläckt en teori, att om man kunde överleva på kalfjället vintertid, då kunde man klara sig var som helst. Och eftersom flygvapnet då som nu oftast övade antingen över havet eller över fjällterräng för att inte i onödan störa folk med buller, var det stora möjligheter att en förare efter ett fallskärmsutsprång skulle hamna i obygden – eller för all del i plurret. Men hade man lärt sig klara kylan på fjället, så var man väl rustad för alla tänkbara eventualiteter.

Under veckan på Hållfjället fick vi lära oss att bygga alla möjliga sorters vindskydd, grottor och snöbivacker. Smälta snö och snara ripor. Kulmen var en övernattnings i snögrotta med endast den utrustning man hade med sig vid ett uthopp. Fallskärmen blev innertält och livbåten madrass.

Efter veckan på Hållfjället brukade jag runda av med ytterligare en veckas fjällmarsch över Vålådalen, Gåsen, Sylarna och Blåhammaren fram till Storlien. Det här året höll det på att gå alldeles galet redan i Vålådalen. Vi kom fram dit en danskväll och då kan kanske läsaren räkna ut resten. Som ofta händer när pojke möter flicka – kanske särskilt då pojke tillbringat en vecka i snön – ville några av kadetterna prompt fortsätta samvaron när dansen var slut.

Försedda med nödiga dryckesvaror stormade de glatt joddlande in på ett rum där de var övertygade om att en av dansens drottningar dvaldes.

Där bodde en minst sagt amper dam, som inte på ringaste vis var road av att umgås med tjusiga jaktflygare. Damen åkallade alla kända och okända potentater och krävde mitt, som ansvarig divisionschef, huvud på ett fat. Hon skulle minsann skriva till kung, regering, riksdag, flygvapenchef och ge intervjuer i pressen om jaktflygarnas sedeslösa beteende. Hon var kort sagt inte road.

Då inträdde en av Vålådalens värdinnor på scenen. Lily Stjernswärd hade jag Guditackochlov träffat redan tidigare under min beredskap i Skåne under kriget och vi hade haft ett kärt återförenande tidigare på dagen. I timmar satt Lily på damens sängkant och talade lugnande. Hur hon bar sig åt vet jag inte men jag är än i denna dag övertygad om att cirkuslivet gått miste om en talangfull lejonvärdare. Damen och kadettdivisionen skildes som de bästa av vänner dagen därpå.

Vi fortsatte mot Stensdalsstugorna och Gåsen utan att något anmärkningsvärt inträffade. Lederna från Vålådalen och Storlien gick ihop någon kilometer norr om Sylstationen och när vi närmade oss spårkorsningen, såg vi en kolonn från Storlien på väg mot Sylarna. De var ungefär lika många som vi och såg förhoppningsfullt späda ut. När vi kom på hälsningsavstånd fick vi klart för oss att det var kvinnolinjen på gymnastik- och idrottsskolan som var ute på tur. Vi anslöt på konvojen i en blixtlåsmanöver för att erbjuda våra tjänster att bära flickornas ryggsäckar den sista stigningen upp mot Sylstationen. Alla accepterade inviten utom prinsessan Birgitta som kunde själv.

Peo, den olyckan, föreslog så fort vi kommit fram att vi skulle arrangera en av våra givna succéer – flygarbal. Jag som hade händelserna i Vålådalen i färskt minne fasade för följderna. Kadetterna såg minst sagt hungriga ut och här fanns ingen Lily Stjernswärd till hands. Som tur var nekade lärarinnorna med hänvisning till att flickorna hade en lång dag framför sig och behövde vila. Ödet ville annorlunda. Dagen därpå blåste stormen upp och vi var fast i Sylarna. Och en stilla tedans kunde ingen neka till. Som tur var mojnade det framåt kvällen och flickorna beordrades i tidig säng.

Incidenten hade i alla fall det goda med sig att vi inventerade vårt förråd av eldvatten och fann att inte en droppe fanns så långt ögat kunde se. Vi hade tre dagar framför oss i ett torrlagt Storlien och nu var goda råd dyra. Visserligen kunde man, om man hade tumme med Kisse i baren – och det hade man – för dyra pengar få en Kisses special, en fruktansvärd dekokt på hemkört och lingondricka. Men det avgjort bästa och för privatekonomin gynnsammaste var den gamla, hederliga svenska metoden med en liten rackare på rummet.

Vi funderade oss röda i ansiktet tills jag kom på det. Hemma på F13 hade vi för att vilseleda fienden indelat de destillerade i olika

skjortkvaliteter – en frackskjorta var kodordet för whisky, en smokingskjorta var konjak, en arbetsd:o renat osv. Ett enkelt teleprintermeddelande till hemmavarande styrkor via sambandscentralen på F4, Frösön, skulle göra susen.

Följande ilmeddelande avsändes:

"ljt olemyr de ch 1/f13/f4 = 1646 27/3 il =

sänd omgående skjortor varierande kvalitet adress: nya högfjällshotellet, storlien + k"

Vi skidade glatt vidare och efter en mellanlandning på Blåhammarstugan, bromsade vi in framför Högfjällshotellet i Storlien och stormade in till receptionen.

Visst fanns det ett paket till kaptenen. Det var bara att kvittera postlappen så skulle vaktmästaren genast hämta. Vi satt på rummet och väntade när vaktis lämnade in ett betryggande stort kolli. Medan tjänstvilliga kamrater hämtade tandborstglasen, slet jag upp paketet. Det innehöll – skjortor! Av varierande kvalitet.

Det tog sin rundliga tid och åtskilliga Kisses special att komma över chocken. Och det var tur för Myrolle att han gick till SAS för vidare befordran till flygchefsskap på Linjeflyg.

Vinterövningarna var inte slut med detta. Varje år brukade vi i södra delarna av vårt avlånga land få tillbringa en vecka på övningsbasen Heden utanför Boden. F21 i Luleå tillhandahöll all markservice och divisionerna kunde landa till dukat bord. Basen var organiserad på krigsmässigt vis med flygplanen stående i värn och personalen utspridd i de obligatoriska barackerna. Förläggningen var ordnad i Bredbyn några kilometer bort.

Trots all fältmässighet måste dock byråkratin ha sitt i form av en dagofficer. Och för att visa att jag inte var den som drog mig undan, tog jag första passet och installerade mig i en iskall barack med en standard långt under den i Bredbyn. Längtgående efter den sköna, varma sängen i Bredbyn gjorde jag mig beredd att krypa ner i islådan, när det försynt knackade på dörren. Utanför stod en signallotta och uppgav att hon missat bussen till Bredbyn och inte hade någonstans att sova. Nu tillhör jag den typ av officerare som aldrig gjort någon åtskillnad på manliga eller kvinnliga meniga och som en logisk följd av denna min inställning heller aldrig noterat lottors eventuella kvinnliga företräden. Jag var på väg att bryskt meddela lottan att hon fick väl ordna natthärbärge bäst hon kunde eller varför inte ta en uppfriskande promenad bort till

Bredbyn? då jag upptäckte att lottan var ovanligt liten och späd och dessutom inte så litet fager under ögonen.

Mitt stenhårda officershjärta veknade och jag bad lottan vänta medan jag slängde på mig några paltor. I dagofficersjeepen på väg till Bredbyn förklarade jag för lottan att den nattliga färden helt och hållet stred mot mina principer. Men vad har man principer till, om man inte kan bryta mot dem?

Framme vid lottaförläggningen svängde jag upp framför trappan för att leverera min last. Lottan pep något om att gårdsplanen var rena lervällingen, varför jag chevalereskt – också mot mina principer beträffande meniga – hoppade ur och bar upp knytet på förstukvisten. När jag sedan skulle starta jeepen satt den fast i gytthan. Fyrhjulsdriften grävde ner jeepen till navkåporna. Jag var tvungen att lämna jeepen, korsa vägen till flygarförläggningen, ringa basen och meddela att dagofficeren av vissa tekniska skäl tillbringade natten i Bredbyn.

I morgonbussen till Heden noterade mina piloter med ett sus att dagofficeren och divisionschefen smitit från kylskåpet vid fältet. Suset övergick i jubel när man upptäckte dagofficerens jeep parkerad utanför lottaförläggningen.

Sens moral: kör aldrig hem lottor i tjällossningstider. Det är de hederliga männen som lättast får klickar på sig.

Hemflygningen från Heden blev något av en skräck. Redan vid väderföredragningen på morgonen kände jag något pirra i ryggmärgen. Att det var dåligt väder i praktiskt taget hela Sverige var inte något direkt ovanligt vintertid. Men jag kände mig pressad av att vi måste ge oss iväg för att lämna plats för nästa division. Det må vara att om den nya divisionen inte kunde landa Heden, så var det väl inte hela världen om vi stannade. Väderguden spådde dock att det mot eftermiddagen borde bli bättre söderut och det var onekligen ditåt vi skulle.

Efter lunch hade inte mycket förändrats. Det dåliga vädret täckte hela mellansverige, men söder om Linköping och norr om Uppsala borde det hålla sig någorlunda bra. Vår avlösande division hade också aviserat landning framåt skymningen dvs vid halv tre-tiden.

Trots att alla mina varningslampor blinkade, bestämde jag mig för omedelbar start. Vi gick i luften med alla våra tolv flygplan och styrde söderut på 10 000 meters höjd. Heden fick landningsförbud

strax efter vår start. F21 i Luleå likaså. När vi passerade ett heltäckt Söderhamn fick vi landningshänvisning till F16 i Uppsala. Innan vi hann påbörja nedgången, slog F16 igen. Stockholmsflotttiljerna hade haft stängt hela dagen och F13 meddelade att sparvarna gick på banorna.

Men F3 i Malmslätt, kära gamla F3, rapporterade 700 meters molnhöjd! Kan man bara tänka sig. Jag borde ha förstått att det var fel. Men en stilla undran via radion bekräftades med 700 meter och sikt 10 kilometer.

Jag bestämde gruppvis molngenomgång för att inte få för många enheter dinglande omkring. Vi tog plats över F3 på långvägsfyren och påbörjade vår slinga ner mot fältet. När jag passerade 700 meter låg vi fortfarande över moln. Nu måste vi ner. Vi hade inte bränsle för att stiga och vart skulle vi för övrigt ta vägen?

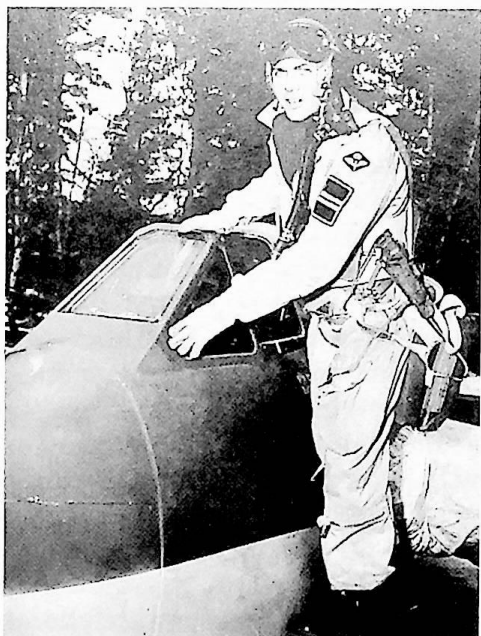
Jag kom ner under moln på knappt 100 meters höjd någonstans väster om flygfältet. Sikten var endast någon kilometer i kraftigt dis. Då hojtade min rotetvåa, Lars "Gabbe" Gabrielsson till:

"Jag ser fältet."

Jag såg inte ett barolin, bet av prestigen och sa åt Gabbe att gå fram och leda divisionen till landning. Över kära gamla Malmen låg molnen som en ostkupa med en undersida på nära 200 meter. Vi landade i god ordning alla tolv och höll masken så gott det gick. Men jag kan försäkra att det var ganska så mycket spagetti i benen när vi klev ur flygplanen. En gång i världen hade en flottilj B18 från Halmstad oförhappandes råkat ut för att alla baser stängdes under en flygning mot Norrland. Flygplanen nödlandade kors och tvärs, bland annat ett i Härnösands hamn som nu restaurerats – flygplanet alltså – och kan beskådas på Flygvapenmuseum just i Malmslätt.

Det här var nog det närmaste ögat jag varit och jag kan fortfarande vakna av mardrömmar att hela divisionen havererat. Men så är det i flygarlivet. Det är ibland bara en hårsman som skiljer en bra historia på massen från en militärbegravning.

Vid sidan av flygandet och femkampanDET fick jag en ny uppgift som pressofficer vid F13. Jag hade sedan många år sneplat på denna i mitt tycke intressanta befattning. Min far hade ett tidskriftsförlag och jag hade vuxit upp med att se pappa sitta vid matsalsbordet på nätterna och klistra lay-outer eller läsa korrektur. Ofta hade vi också bullrande pressfolk hemma på middag och



*Efter "rekordflygningen"
F15 – F8 i mars 1953.*

jag hade tidigt känt mig dragen till det publicistiska livet.

En pressofficer på en flygflottilj har för all del inte så mycket att göra. En värnpliktig kanske körde i diket med en tankbil eller ett befäl sa något olämpligt. Det var väl den upphetsande vardagen. Flyghaverierna sköttes pressmässigt centralt av flygstaben och flottiljens pressofficer fick på sin höjd bidra med att koka kaffe i väntan på haverikommissionens presskonferens.

Men nu skulle pressofficeras. Jag tog kontakt med Norrköpings Tidningars chefredaktör, Lennart Dansk, och föreslog en flygar-spalt. Det var inte alls omöjligt och jag satt hemma på kammaren och knackade ihop diverse artiklar om flygning, olika typer av flygplan och flygutrustning. Flera av mina artiklar godkändes mot alla odds av redaktionssekreteraren Åke Magnusson. Några slogs till och med upp stort i söndagsbilagan med färgbilder och allt. En frågespalt klämdes också in och för att få fart på den fabricerade jag själv till en början både frågorna och svaren.

Jag fick klart för mig att på dagstidningarna visste man förbluffande litet om flyg och man svalde egentligen vad som helst. Det var den enkla förklaringen till att våra flygningar i så kallade jetströmmar slogs upp så stort. Meteorologerna hade just upp-

täckt att det på hög höjd drog fram smala stråk med luftströmmar med hastigheter runt 300 km/h och mera. Redan på F8-tiden hade jag flugit de 206 kilometrarna från F15 i Söderhamn till F8 på 11 minuter och 36 sekunder vilket gav en fart på svindlande 1 062 km/h. Att jag hade skjuts av en jetström talades inte så mycket om. Men jag minns att jag blev förvånad över publiciteten. Dagens Nyheter slog upp "nyheten" stort på första sidan.

Met-Pet och jag slog oss ihop och Met-Pet specialstuderade sina väderkartor. Så fort den minsta jetström dök upp var vi där och flög för glatta livet. Rekorderna föll som käglor och publiciteten frodades. Men som vanligt när vi hade som mest kul, sa flygstaben stopp. Vi skulle lägga flygtiden på nyttigare övningar. Nu visste vi att man kunde tjäna någon minut vid ombasering om man utnyttjade jetströmmarna. Vad jag minns så använde vi aldrig detta fenomen i praktisk tillämpning. Nuförtiden är det bara de stora trafikflygplanen som söker sig till jetströmmarna vid flygning över långa sträckor.

Men kunde man inte utnyttja pressen i rekryteringssyfte? I Norrköping var man som galen i speedway och en yngling vid namn Varg Olle Nygren tillhörde världseliten i gamet. Varför inte bjuda ut Varg Olle med Varg Far Bergström och valda medlemmar i Vargarna till F13 på en liten flygtur? Den i Norrköping församlade världspressen kunde ju tipsas om evenemanget. Och när vi ändå var igång, kunde våra förare låna några av Vargarnas sparkar och visa hur man verkligen körde speedway. Även detta kunde läckas till pressen. Tala om pseudohändelser.

Peo, vår världsstjärna och olympier, var naturligtvis med på noterna. Men vi hade gjort upp räkningen utan byråkraterna. Flyga kunde vi till nöds få göra, men då krävdes särskilda fototillstånd nere vid hangarområdet. Varg Olle var så dyrbar att det krävdes särskilda försäkringar. Vi fick inte köra speedway-cyklar utan särskild licens osv, osv. Förberedelsearbetet gav viss publicitet, men sedan rann det hela ut i sanden.

Det var bara att ta nya tag. Peo och jag hade ett gott förhållande till polisen genom vårt ridande. Kunde man inte göra något tillsammans med dem? Vi kunde simma ihop, spela handboll, köra bil på snårig bana. Vår samarbetspartner var en jovialisk kommissarie som hette "Olle" Olsson. Vi kom inte så värst långt vi heller, men, som med Vargarna, en del publicitet åstadkoms.

I den här vevan fick Myrolle sitt och hustru Yvones första barn. Denna världshändelse måste naturligtvis firas och Perken Widmark, som råkade vara gräsänkling, och jag satte klutarna till. Vi gick ut löst hemma hos Myrolle, för hem till Perken för att avsluta med en stilla koll på Grand Hotell. Jag hade försiktigtvis redan före inledningen parkerat min bil centralt i stan och det hade råkat bli alldeles utanför Grand nere vid kajen. När vi konstaterat att Grand nog inte höll måttet för denna strålande festkväll, passade jag på att på vägen till Standard se till min gamla Saab.

Sikten skimdes plötsligt av två väldiga poliser som ställde den för poliser så vanliga frågan:

"Och hur är det här då?"

Perken, Myrolle och jag fick precis plats i baksätet på polisbilen som körde oss ett kvarter till Rådhuset där polisstationen var inhyst. Perken och Myrolle hade inte min bedövande erfarenhet av polisarbete och verkade något slaka vid uppvisningen i pekfingerarbetet. Anklagelseakten löd på rattfylleri och nu skulle fastställas vem som framfört fordonet.

Vi nekade till anklagelsen och hänvisade till att poliserna inte kontrollerat om motorn var varm eller inte. Att vi nu måhända omslutit en rackabajsare, det kunde vi till nöds gå med på. Men bilkörningen var ett kapitel avslutat långt innan festligheterna sattes igång. En av poliserna försvann och kom tillbaka med det för polisen triumferande meddelandet att, jovisst var motorn varm. Motorer kallnar långsamt i högsommaren.

Nu låg vi illa till. Hela divisionsledningen, divisionschef, markstyrkechef och divisionsadjutant fast för rattfylleri. Alla våra vetenskapligt väl uppbyggda förklaringar om hur långsamt en bilmotor svalnade på sommaren, hänvisning till vår heder som officerare, vår försiktighet med spriten eftersom vi var flygare (här fick en av poliserna en häftig hostattack), allt sopades undan som skitprat. Här skulle erkännas. Polisen med motorn tornade upp sig över oss och såg ut att vilja gå till handgripligheter. Han körde fingrar i oss, han talade med ansiktet intill oss och stänkte ner oss med saliv. Han bar sig överhuvudtaget ytterligt ociviliserat åt.

Då kom jag att tänka på Olle Olsson.

"Jag vill tala med kommissarie Olsson", sa jag. "Nu genast. Vi är de bästa av vänner och han kan gå i god för vår heder och vandel. Och får vi inte det, skall jag berätta för min gode vän chefredaktören Lennart Dansk hur det där köttberget bär sig åt."

Det tog skruv. Vi hade dessutom nyktrat till betydligt efter vår blygsamma förtäring. Poliserna hade plötsligt fått ett dåligt case och vi släpptes.

Några månader senare skulle vi högtidlighålla minnet av Karl XII:s död. Man gjorde det på den tiden. Hela flottiljen skulle marschera in till Tyska torget i Norrköping, förses med facklor och lyssna till fosterländska anföranden av flottiljchefen och borgmästaren.

Det föll på min lott att leda marschen in till stan. När vi kom tågande nerför Norra Promenaden för att svänga höger upp på Drottninggatan framför Centralstationen, fick jag syn på min vän köttbergspolisen. Han stod i korsningen framför Centralstationen och försökte dirigera trafiken. Jag tog sikte på honom och marscherade, följd av hela flottiljen, rakt emot honom. Han flydde skrämd upp på trottoaren. Jag och F13 följde efter. Han flydde vettskrämd in i stationsbyggnaden och då lät jag honom vara. Dörrarna var för trånga för fyra man i bredd och dessutom tyckte jag att jag fått min hämnd. En visserligen utomordentligt barnslig hämnd, men det är ju också en sorts hämnd.

Men ännu var jag inte färdig med pressen. Artiklar, rekordflygningar, speedway och polissamverkan var nog bra, men jag tyckte att det fattades något bestående, något för som för all framtid skulle garantera F13 dess självklara plats i Norrköpingspressens hjärta.

Stockholms Tidningen och sedermera Aftonbladet hade sin medalj för årets flygarbragd. När den delades ut kände alla flygare delaktighet i utmärkelsen och allmänhetens intresse vändes, om än för ett kort ögonblick, mot flygarvärlden. Kunde inte Norrköpings Tidningar tänka sig att instifta ett pris till bäste flygare på Bråvalla? Statuterna kunde skrivas tillräckligt luddiga för att priset skulle kunna delas för gott kamratskap, skicklig flygarinsats, nytänkande inom taktik, flygutbildning eller egentligen vad som helst.

Idén mognade och kom så småningom till utförande. En Norrköpingskonstnär skulpterade en vacker, vingliknande historia som på sockeln bar namnen på alla dem som förärats utmärkelsen "Bäste Bråvallaflygare". Pristagaren fick som minne behålla en miniatyr. Elaka tungor gjorde gällande att jag hittat på alltihop bara för att jag själv ville ha priset. Så rätt de hade. Men jag fick det



*Pelle Fogde med en av sina
uppvisningsgrupper. Fr v: Sture
Herman, Pelle, Stellan Olsson.
På knä: Ingvar Davidsson.*

aldrig. Som ordenssekreteraren Thomas Adlercreutz så träffande skulle ha sagt: "Den som åhagar en ordensförläning är därmed diskvalificerad."

Ett av de första prisen gick till Pelle Fogde, en av de största hedersknyfflar som någonsin dragit på sig en g-dräkt. Pelle hade en aldrig svikande entusiasm inför flygning och hans uppvisningsgrupp med fyra J29 blev stilbildande för grupper inom flygvapnet. Att hans Fogdegrupp blev den första svenska som visade upp sig internationellt på flygutställningen i Paris var inte någon tillfällighet.

Påbud utgick från eskaderstaben att vi skulle klara ut om det gick att med fullgod flygsäkerhet ombasera med J29 under mörker. Avsikten var förstås att försöka lura fi. Ena dagen fanns jaktdivisionen här, för att nästa morgon befinna sig där. Som jag tidigare nämnt är det inget särskilt märkvärdigt med att flyga på natten. Flygplanen vet ju inte om att det är mörkt och aerodynamikens förunderliga lagar gäller dygnet runt. Men med tanke på besvärigheterna med 29:an i introduktionsskedet hade man iakttagit en viss försiktighet med flygning under mörker.

Vi satte igång med sedvanlig entusiasm och fann att det naturligtvis inte förelåg några som helst svårigheter. Tvärtom blev de skäligen enkla navigeringsövningarna tämligen långtråkiga, även om det var något av en högtidsstund att på 10 000 meters höjd i klart väder samtidigt kunna se både Landsorts fyr i norr och Kullens fyr i söder.

För att åtminstone få ut något av passen idkade Myrolle och jag lite stillsam avancerad flygning i rote över Norrköping. Ljusen från stan gav nämligen en ganska hyfsad horisont att hålla sig till – framförallt i loopingmanövrerna. Kom man utanför stans ljusfär blev det svart som i en kolsäck och eftersom horisontgyrots hjälpfärger syntes dåligt i mörkret, hamnade vi då och då i mycket intressanta flyglägen som inte alls påminde om ortodoxa loopings. Men kul var det.

Vi utsträckte också våra övningar till att landa uppe på F1 i Västerås i samband med att de hade mörkerflygning. Myrolle och jag satt på officersmässen och drack en kopp te före återfärden till F13 då Sven-Olof Olson, då en av F1:s divisionschefer trädde in:

”Vad gör ni här? Har ni kommit hit med en Sk16?”

Sven-Olles ansikte var något av en studie när vi sa som det var. Han trodde inte att vi hade kommit över till F1 med ett par 29:or. F1 var nämligen vår etablerade nattjaktflottilj och ansåg sig ha ensamrätt på jaktflygeri under mörker. Konkurrens från dagjakt-en ville man inte veta av.

Det var för övrigt under en dessa mörkerflygningar som jag råkade ut för ett av mina allvarligare tillbud. Det var en av de första gångerna och jag låg någonstans över Kolmården på väg hem, då det plötsligt small till i flygplanet. Kärran började också skaka ganska så ordentligt samtidigt som utloppstemperaturen steg i motorn. Jag drog ner varvtalet till lägsta möjliga och fick förtur från tornet att komma in för landning. På plattan konstaterade vi att ett stort hål slagits upp på sidan av motorkåpan. Det var en turbinskoovel som gett sig iväg. En skovel kunde man vara av med men knappast fler. Då kom motorn i en sådan obalans att den kunde skära i lagren. Man kunde också konstatera att flera skovlar satt lösa och att de möjligen också kunde ha stuckit om jag inte legat så nära fältet med kort flygtid kvar före landningen.

Under mina år vid F13 hade jag huvudsakligen sysslat med inflygning av nya förare på J29 och grundläggande jaktutbild-

ning. Det fanns egentligen inga detaljerade utbildningsföreskrifter, bara allmänt hållna målsättningar. Som gammal flyglärare saknade jag i viss mån de första flygtimmarnas utantilläxor, som syftade till att ge eleverna en exakt lika utbildning. J29 var ett ensitsigt flygplan och läraren kunde inte följa med i luften. Men varför inte standardisera de första övningarna så långt det gick?

Jag satte igång och präntade ner hur en första inflygning borde gå till, steg för steg. Från exercis i sitsen för att kolla att eleven hittade till alla reglage och knappar utan att behöva leta, via övningar i körning på marken till pådragsövningar som för start. Desistnämnda utökades till att eleven under utrullningen tog upp nosen på flygplanet för att bromsa aerodynamiskt. Man vände helt enkelt upp hela vingytan mot luften och använde hela flygplanet som en stor luftbroms. Så gör man än idag. Titta bara på våra Drakar och Viggas hur de efter sättningen balanserar med hög nos för att utnyttja vingsjokets bromsande effekt.

Till slut hade jag fått ihop ett kompendium som omfattade de c:a trettio första övningarna. Om jag får säga det själv så tyckte jag att det var ganska så välfunnet. Hela bibban langade jag in till eskaderstaben och väntade på beröm från husse eskaderchefen. Men icke sa Nicke. En driftig handläggare i staben tog vara på initiativet och presenterade det som sitt. Och dagens AJU – Anvisningar för Utbildning vid Jaktförband – var född. Förmodligen blev koptatören befordrad på kuppen.

När jag bodde i flygeln till officersmässen, hade jag en granne i flygingenjören Bertil Rastland. Alltsedan jag sett hur Bertil rationaliserat skjorttvätten genom att bada med skjortan på, hade jag betraktat Bertil som en framstående innovatör.

Av olika anledningar företogs på den tiden ganska många fallskärmsutsprång. J29:an hade en präktig katapultstol som drevs med krutladdning. Problemet var att vi inte kunde öva utskjutning på marken och det gällde ju att hitta rätt bland reglagen om man måste stiga av. Det måste också gå snabbt.

Bertil och jag bildade FSIT – Flight Simulator Investigation Team – med uppgift att av vrakdelar åstadkomma en övningsapparat. Vi lät montera upp en framkropp inne i instruktionsverkstaden och satte fast en stol på en sorts järnvägsräls som började nere i sitsen och som lutande bakåt blev c:a tio meter lång. Det såg ut som en sån där styrkemätare som fanns för i världen på

kringvandrande tivolin. När man slog med en klubba på en möjäng, for en tyngd upp i luften och om man var stark nog slog den i en klämtare.

Vi fäste en wire i katapultstolen, slog den över en bryttrissa högst upp på rälsen och fäste en avsevärd blytyngd i änden. Om man gillrade upp tyngden på en sprint och sedan drog undan spärren, föll tyngden ner med ett brak och drog med en snärt upp katapultstolen i skyn. Det gällde nu bara att avpassa fallhöjden på motvikten till förarens och stolens vikt, så att det hela blev så naturtroget som möjligt.

Sedan återstod bara inredningen med alla reglage och varningslampor. Det hela skulle kopplas till ett manöverbord varifrån man kunde ge brandvarning, varvtalsfall, förhöjd lagertemperatur och andra signaler som skulle ge föraren underlag till att fatta beslut om uthopp.

Tyvärr fick jag inte se vår skapelse helt färdig innan det var dags för mig att lämna F13. Men min efterträdare som säkerhetsmaterielofficer kunde inkassera ett rundligt stipendium för framstående initiativ när det gällde utbildning i nödgärder och uthopp.

Mitt sista år vid F13 kom att domineras av två längre kommenderingar utanför flottiljen. Den första förde mig till Flygvapnets bomb- och skjutskola, ett något oegentligt namn eftersom där på länge inte hade bedrivits någon utbildning i nämnda discipliner. Sent omsider insåg även höga vederbörande detta och för att kunna behålla den i det militära systemet så nödvändiga förkortningen FBS, döptes skolan om till Flygvapnets Befälsskola.

En mera adekvat benämning, för där utbildas blivande divisionschefer. Chef för skolan var majoren Rolf Svartengren, som dels hade varit flyglärare när jag var flygelev och som jag dels kände privat eftersom han gift sig med en av mina barndomsvänner, Ulla Hirsch. Min uppgift var att som Rolfs närmaste man svara för det praktiska genomförandet av utbildningen av sex förhoppningsfulla löjtnanter till dugliga divisionschefer. En var min gamle kompis från F15, Eje Hellström. Trots att Rolf och jag i grunden var ganska så olika figurer, Rolf var ytterligt ambitiös och energisk, eller kanske just därför, gick vi utomordentligt väl ihop. Bakom den effektiva masken hos Rolf lurade också en glad skit som inte tackade nej till ett festligt tillfälle.

I kursledningen ingick också en flygingenjör, som trots sin

litenhet var en intellektuell jätte. En viss likhet med Mickey Rooney gav Gunnar Lindqvist smeknamnet Mickey. Ett smeknamn som han säkert inte gillade men som han med den klokes insikt inte låtsades om. Gunnar hade en sällsam förmåga att ständigt spruta formler omkring sig. Formler som kunde röra aerodynamik, ballistik eller något annat obegripligt. Men Gunnar lyckades för det mesta göra det begripligt, åtminstone för stunden.

Här hade vi alltså en kursledning och kunskapstörstande elever. Det enda som fattades var flygplan att flyga med. De tillhandahölls av andra divisionen på F10 där Pelle Björk härskade. Pelle tillhör de legendariska piloter i flygvapnet om vilka det går hundratals historier. I Pelles fall är de flesta, trots sin otrolighet, sanna.

En av de mera beskedliga episoderna utspelade sig som följer.

Liberias president William Tubman avlade statsbesök i Sverige i början av 70-talet och han skulle givetvis tas emot med sedvanliga hedersbetygelser. En var att en grupp J29 ur F10 skulle möta hans flygplan vid gränsen och företa en formell eskort de första milen över svenskt territorium.



Foto: F10.

Pelle Björk med typenligt fighting face.

Pelle Björk var gruppchef och allt förlöpte för ovanlighetens skull, när Pelle var med, helt planenligt.

Efter en tid blev Pelle kallad till chefen för flygvapnet för att mottaga en liberiansk orden för sin insats. Pelle stack upp till Stockholm i sin J29:a och mottogs väl av generalen Stig Norén. Pelle märkte att något var på tok när generalen bjöd på cigarr, vilket Pelle aldrig tidigare rökt i nyktert tillstånd. Men Pelle rökte tappert på och väntade på vad som komma skulle. Till slut meddelade Stig Norén att Pelles orden på ett mystiskt vis försvunnit och att audiensen kunde betraktas som avslutad.

Pelle var inte ledsen för det utan tog sin J29:a och stack tillbaka till Ängelholm och F10. Strax norr om fältet mötte en grupp J29 och Pelle som anade argan list, tog genast upp jaktstrid. Gruppen skingrades och landade i spridd oordning. När Pelle sedan körde in på plattan, såg han hela divisionen med markstyrka och allt stå uppställd vid en röd matta, där Pelle anvisades plats för parke-ring.

Marschmusik ljöd över F10:s högtalarsystem och flygchefen syntes beredd att hålla högtidstalet till den nyvordne ordensrid-daren. Då gick det upp för Pelle att den grupp han så framgångs-rikt kubbats med före landningen var en hederseskort och att det skulle bli pinsamt att förklara att föremålet för all uppståndelse inte erhållit någon orden. Så Pelle höll masken så länge det gick. Men det varade inte så länge.

Ordenstecknet då? Jo, det hade eskaderchefen Ingvar Berg stoppat i fickan vid ett besök i flygstaben för att själv med väl valda ord kunna överlämna till allas vår Pelle Björk.

Början och slutet av kursen var förlagd till Pelles division vid F10, men den mesta tiden höll vi till på Everödfältet utanför Kristianstad. Vi bodde bekvämt i Åhus med nära tillgång till Åla-kungens lokaler, som vi flitigt frekventerade. Men anledningen till att vi befann oss nära kusten var att vi också hade i uppgift att prova ut ett sprillans nytt vapen – jaktraketen. Hittills hade jaktflygplanen endast haft en beväpning med kulsprutor eller automatkanoner. Dessa vapen begränsade skjutavstånden från cirka 600 meter ner till 200 eller så nära att man undgick splitter från lede fi om man lyckades träffa. Dessutom krävdes ganska många träffar för att de stora bombarna skulle ge upp.

Lätta raketer med hög hastighet och därmed en relativt rak bana

kunde fördubbla skjutavståndet. En träff gav större verkan i målet. Raketerna var också försedda med ett så kallat zonrör, vilket innebar att raketen "bara" behövde passera i närheten av målet för att den skulle brisera.

Vi skulle prova raketerna mot vingmål, också det en relativt ny bekantskap. Korvarnas tid var förbi och de hade ersatts med miniatyrflygplan i trä som bogserades efter en lång wire. Förutom att vingmålen erbjöd ett mer naturtroget mål än korven, så kunde de också bogseras med högre fart. I målet satt en akustisk mätare, som ibland räknade rätt på de kulor och raketer som visslade förbi. Vi behövde inte färga ammunitionen längre. Fast katten vet om inte den gamla metoden var säkrare – i varje fall när det gällde att räkna träffar.

Vi sköt på målbanor över Hanöbukten. Det numera gamla hederliga gyrosiktet fick ställas om för att passa raketernas bana och Mickeys räknesticka glödde av allt räknande. Jag vill inte påstå att vi nådde några himlastormande resultat. Men med Mickeys framtidsvyer fick vi i alla fall en känsla av att vi deltog i en utveckling mot vapen med längre räckvidd. Kunde vi få ett sikte som kunde se i mörker och helst i moln också, skulle vi i en handvändning få ett suveränt jaktförsvar dygnet runt.

Kursen avslutades med att vi firade av Rolf som blivit befordrad till överstelöjtnant och chef för Flygvapnets Kadettskola i Uppsala. Själv for jag hem till Norrköping och vegeaterade några månader innan det var dags för nästa äventyr – Kungl Kustflottan.

Kungl Kustflottan

Min farfar var sjöofficer och jag är egentligen döpt efter vedettbåten Ulf, som var det första fartyg farfar förde befäl över. Jag vet inte om det var ett eventuellt påbrå från min seglande farfar, men jag var i pojåkåren mycket intresserad av allt som rörde sjön. Redan i späda tonåren hade jag en egen segelbåt och tävlade med min syssling Jacob Engwall i skolungdomens seglingar på Riddarfjärden. Jag hade funderat på att följa farfar i spåren och tjatat mig till en sommar på Svenska seglarskolans Kaparen och ytterligare en sommar på flottans fullriggare Jaramas.

Den sistnämnda upplevelsen botade mig dock för alltid från sjöfebern. Ombord på detta flottans rekryteringsfartyg befann sig en av de mest psykologiska officerare flottan kunde sätta på fötter i ett sådant sammanhang. När jag själv skulle få ansvaret för flygvapnets rekrytering, gick mina tankar ofta till denna i rekryteringstjänsten olämplige figur. Jag vet inte hur många av oss sjöentusiaster som han skrämde bort från flottan. Jag var i alla fall en av dem.

Och det var synd. Veckorna ombord på fullriggaren Jaramas med legenden Sune Tamm som chef minns jag fortfarande trots allt med glädje. Ombord fanns också gamla skeppsgossar som instruktörer och vi satt som förhaxade och lyssnade på deras historier från skeppsgosseåkårens tider. Och än i dag minns jag de fantasieggande kommandoorden före vändning genom vinden:

"Hal dör lovarts brassar, under-rå toppläntor och racktaljor. Hal ut bolinerna!"

Under mina år i flygvapnet hade jag också haft sporadiska kontakter med våra blå bröder. En gång hade jag fastnat på Gotland efter ett motorhaveri på min Sk16 och eftersom sista båten till fastlandet gått, var goda råd dyra. Som en sista chans att komma hem billigt och säkert, släntrade jag ner i Visby hamn för att studera liftarmöjligheterna. Där låg en av våra stolta u-båtar och om mina sjömannainstinkter inte bedrog mig så var hon på väg att sätta av – eller vad det nu heter. I tornet såg jag ett bekant ansikte, Jarl Ellsén, en skolkamrat från Östra Real.

Visst skulle de sätta av och visst var jag välkommen ombord. Jag fick dock hålla till godo med den varma bingens princip. Vilket innebar att jag fick använda någons koj när vederbörande tjänst-

gjorde. Det var under den här resan som jag fick en första kontakt med flottans invecklade traktaments- och lönetilläggssystem. För att använda en sliten definition ur Blandaren var detta så komplicerat att man måste vara expert för att inte förstå det. Jag fick dock klart för mig att man fick tillägg om man gick i undervattensläge och ytterligare tillägg om man gick med snorkel, dvs gick alldeles under vattenytan med endast ett luftintag till dieselmotorerna över ytan.

Den helt logiska konsekvensen av detta ekonomiska system var att u-båtarna dök så ofta de kom åt och givetvis då med snorkeln uppe. Snorkeln var försedd med en ventil som stängdes om vatten slog över munstycket. Dieselmotorer går nämligen ganska knackigt på vatten. Om en våg slog över luftintaget, sög motorerna luft inifrån u-båten i stället, och i det vacuum som då uppstod, sögs trumhinnorna på besättningen utåt i en vacker bukting. Jag förstår att man fick snorkeltillägg.

Kustflottan står under befäl av en amiral och amiralen har en liten, men naggande god stab till sitt förfogande. Staben, som sedan urminnes tider kallas flaggen, består av en chef, flaggkap-



Mariholm i storm.

Foto: Kustflottan

ten, och normalt fyra flaggadjutanter. Sommartid kommenderas en flygofficer ombord för vissa samverkansuppgifter och han ingår i flaggen som 5. flaggadjutant. Och det var denna befattning som föll på min lott under sex högtintressanta veckor sommaren 1959.

Amiralen hette Bertil Bertelsson som hade gått den långa vägen från skeppsgosse till amiral och var en sjöbjörn av yppersta märke. Åke Lindemalm, som skulle bli chef för marinen, var då kommendör och flaggkapten. Bland flaggadjutanterna återsåg jag två vänner i Christer Söderhielm – som f.ö. var med på Jaramas – och Lennart Ahrén. Båda skulle göra en framstående karriär inom flottan, för Lennarts del toppad med en post som förste hovmarskalk hos kungen.

I flaggen ingick också en stabsläkare, David Ingvar, men det var långt innan han skulle bli David Ingvar med hela svenska folket.

Amiralen med sin flagg disponerade en flytande stabshusbyggnad i Marieholm, ett gammalt passagerarfartyg. Inredningen hade i stort sett bibehållits med mahogny i varje vrå och i varje fall för officerarna stora, bekväma hytter. Ombord fanns också expeditiionsutrymmen och naturligtvis matsalar, på flottans språk gunrum för officerarna och kajuta för amiralen. Amiralen intog dock de flesta måltider tillsammans med oss i gunrummet och det var bara vid högtidligare tillfällen amiralen blev serverad i sin kajuta. Det var för övrigt ingen vanlig kajuta. Ordet skall uttalas med betoningen på första stavelsen.

I gunrummet härskade viceamiralen (i själva verket var hr Andersson konstapel), en i flottan legendarisk hovmästare. Man skulle kunna säga att viceamiralen var en manlig motsvarighet till Gertrud på Bråvalla. En gång viceamiralens vän, alltid viceamiralens vän. Flygare betraktade han med en viss skepsis, men eftersom vi i princip var gäster, kunde vi tolereras.

Middagarna följde ett strikt mönster. Egentligen skulle man klä om i liten mässdräkt, men till sjöss kunde vit vapenrock över frackskjortan godtas. Innan middagen annonserades serverad, trädde alltid viceamiralen in i gunrummet och nalkades vördnadsfullt amiralen och flaggkaptenen. En förfinad harkling utlöste en stilla diskussion mellan de tre herrarna. Hade det inte varit ovanligt varmt/kallt/blåsig/regnigt/vindstilla idag? Eller var det inte NN:s eller hans kusins/mosters/farbrors/svärmors födelsedag/namnsdag/bröllopsdag? Jovisst. Skulle man inte –

bara för en gångs skull – kunna tänka sig en liten, bara för att? Jovisst. Och viceamiralen skyndade ut och kom på nolltid in med en bricka med iskall snaps.

Till varmrätten bjöds vin, till efterrätten sherry och till kaffet konjak. Aftonen rundades sedan av med en stilla slänggrogg. Med min puritanska av flygvapnet präglade syn, blev jag nästan chockerad över denna överdådiga konsumtion veckans alla dagar. Men det var ju billigt, man fick allt till utförselpriser, och sjökommanderingarna var inte så långa.

När jag i maj mönstrade på, hade kustflottans värnpliktiga ännu inte hunnit så långt i sin utbildning. Samverkan med flygvapnet bestod till en början i några förströdda samtal till närmaste flygflottilj med begäran om enstaka överflygningar för att artillerimanskapet skulle få riktövningar. Jag hade alltså god tid på mig för enskilda studier. Hälsoläget var också synnerligen gott. Av frisk luft och brännvin har ännu ingen dött. David Ingvar var följaktligen inte heller överlupen med arbete. Vi två slog ihop våra påsar och bestämde oss för att besöka varje enskilt fartyg i kustflottan. På den tiden var det faktiskt en ganska stor uppgift. Det kryllade av jagare, u-båtar, motortorpedbåtar och annat flytetyg i kustflottan, som då verkligen gjorde skäl för sitt namn. Det var ingen som egentligen trodde att vi skulle lyckas med uppgiften, men det gjorde vi. Och för oss landkrabbor var det högeligen intressant.

Under dessa exkursioner, som oftast skedde i samband med en övning av något slag, kom vi i kontakt med en annan kulinarisk finess inom flottan. Närhelst övningen var över – mitt i natten, på förmiddagen eller vid vilken udda tid som helst – skulle det ätas lopp. Och lopp bestod av stekt ägg med två korslagda ansjovisar över gulan. Till loppen dracks naturligtvis öl och brännvin. Övningen var ju över och nu skulle den diskuteras män emellan. Även detta var en besynnerlighet för mig. Jag tror att inte ens Frank Cervell, min flottiljchef, som var en ytterligt tolerant och belevad gentleman, med gillande skulle ha sett Myrolle och mig drickandes öl och brännvin efter en övning i mörkerflygning.

Under övningarna i Stockholms skärgård blev jag imponerad av fartygschefernas förmåga att navigera. Det är inte snutet ur näsan att hitta rätt bland skärgårdens tusentals öar och särskilt inte när man brusar fram i farter uppåt 40 knop. Och de krigsleder

som flottan företrädesvis utnyttjade tillhör inte de spatiösare. Här dånade jagarna fram mellan grynnorna med full fart och hade målningen på fartygssidorna varit någon millimeter tjockare hade man skrapat i på båda sidor. Ett annat fenomen som jag inte tidigare sett, var hur den väldiga häckvågen efter framförallt jagarna praktiskt taget torrlade de trängsta och grundaste sunden. Nattetid var det ett magnifikt skådespel att i kölvattnet se allt ljusglitter i vattnet ackompanjerat av maskintelegrafens diskreta plingande.

Ombord på några av fartygen fanns kadetter från något exotiskt land, jag vill minnas att de var från Thailand. En dag beordrades de alla i land. Ett stort hysch, hysch spreds över hela kustflottan. Ett otroligt hemligt och epokgörande vapen skulle för första gången demonstreras. Endast fullt pålitliga och betrodda personer skulle få bevittna evenemanget. Dit hörde inte 5. flaggadjutanten och stabsläkaren. Så mycket läckte till mina öron att jag trodde mig veta att den stora hemligheten hade anknytning till torpedvapnet.

Ett betryggande stort vattenområde avlystes och alla fritidsbåtar avhystes. Sekretessen närmade sig hysteriska nivåer. David Ingvar och jag hade dumpats på någon arbetsbåt och vi kunde i fjärran skönja fartygen som deltog i den sekreta världspremiären.

I radions nyhetssändningar om aftonen förklarade en nöjd chef för marinen med fast och tydlig stämma att:

”Dagens prov med den trådstyrda torpeden hade lyckats.”

Där satt den. Det var just styrningen med tråd som var den stora och allt omfattande hemligheten. I amiralens manus stod ”fjärrstyrda” och det fick man säga. Men varav hjärtat är fullt.... Säkerhetsfolket slet sitt hår men fadäsen var ett faktum. Och thailändarna kunde skriva hem om svenska flottans nya vapen.

Allteftersom utbildningen skred framåt, ökade också behovet av samverkan med flygvapnet och jag fick allt mer att göra. När luftvärnsartilleristerna fått sitt lystmäte och vår flygande attack sitt på att anfalla fartyg, började vi så smått att prova jaktstridsledning från fartyg. Inom flottan hade man trott att det var omöjligt eftersom de radarförsedda fartygen hela tiden förflyttade sig och det därför var näst intill omöjligt att ge jakten exakta geografiska lägen. Där fick jag en pedagogisk uppgift att förklara att jakten

högaktningsfullt struntade i var man befann sig. Det var läget i förhållande till målet som var det enda relevanta.

"Fienden i söder avstånd 90 km" var en betydligt värdefullare upplysning än "Fienden över Bornholm", särskilt om man själv inte visste var man befann sig.

Tyvärr hann vi inte slutföra proven medan jag var med, men det var alldeles klart att vi var på rätt väg.

Min kommendering till kustflottan fick en helt oväntad och på udda skäl grundad förlängning. Av någon anledning skulle landshövdingen i Blekinge, min morbror Erik von Heland, besöka Travemünde och för att resan skulle ske på ett ståndsmässigt sätt, kombinerades den med ett flottbesök i just Travemünde. De tyska värdarna gjorde upp ett ambitiöst besöksprogram och alla såg med spänning fram mot denna trevliga kontakt med tyska kollegor.

Så upptäckte någon klarsynt flaggadjutant att tyskarna smugit in en tävling i mångkamp och en av grenarna var ridning. En sjöman till häst är en av livets absurditeter och i 1959 års uppsättning av sjömän i kustflottan fanns följdriktigt inte heller någon som behärskade hippologin. Ryktet om mina uteblivna fram-

Landshövding Erik von Heland i chic uniform på ljugarbänken i Travemünde tillsammans med amiral Bertil Berthelsson.



Foto: Kustflottan.

gångar i modern femkamp hade spritt sig till havs och jag uttogs med acklamation att representera den Svenska Kungliga Kustflottan i ridgrenen. Jag vet inte om det har samma status som att vara uttagen till landslagsman, men bra nära måste det vara.

Min kommendering måste dock förlängas för att de svenska färgerna skulle kunna försvaras fullt ut. En naturlig datumgräns sattes vid midsommarafton, vilket gav mig två extra, härliga veckor med blåjackorna.

Eftersom det var en påtaglig brist på hästar ombord, fick jag inget tillfälle till träning och det var med blandade känslor jag såg fram mot den fältritt som enligt tävlingsprogrammet väntade. När vi efter övliga ceremonier hade dumpat min morbror landshövdingen på kajen i Travemünde, fick vi besked om att mångkampen av tidsskäl var inställd. En säker guldmedalj ur mina händer.

Däremot fanns det tillfälle till många intressanta studieobjekt. Så till exempel hade tyskarna med sin medfödda grundlighet forslat upp en busslast glädjeflickor från Hamburgs Reeperbahn till en tillfällig filial i Travemünde. Vidare hade man, trots att säsongen egentligen ännu inte börjat, öppnat kasinot. Glädjeflickor i all ära, men det var den sistnämnda begivenheten som oemotståndligt fångade Davids och mitt intresse. Varje natt kunde vakten vid Marieholms fallrep notera Davids och min ankomst ombord en kvart efter kasinots stängning.

Sista kvällen blev ur vår synvinkel något rumphuggen. Amiralen ville göra en ståndsmissig avfärd och hade beordrat alle man ombord till midnatt. När David och jag kom rullande nerför backen från kasinot tre minuter före tolv, möttes vi av en magnifik syn. Alla de stora fartygen i kustflottan hade festbelysningen tänd. Relingarna prunkade i ljus och över masttopparna från för till akter strålade lamporna. Vi var tvungna att stanna upp en stund för att riktigt njuta av skådespelet.

Vid frukosten ombord på Marieholm, när den ståndsmissiga avfärden var säkrad, kunde David och jag inte hålla inne med vår upplevelse:

"Men varför har belysningen inte varit tänd förut?" sa vi.

"Det har den", sa amiralen, "men vi har släckt den klockan tre på morgonen."

Utanför Travemünde delade kustflottan på sig. En del med landshövdingen ombord gick tillbaka till Karlskrona medan en mindre

del fortsatte till Odense med jagaren Småland i spetsen. Försommarens övningar var därmed avslutade och jag hade som tack för mina inställda insatser i ridmomentet fått tillstånd att under dessa mina sista dagar mönstra på Småland. Småland var den tidens modernaste fartyg med massor av elektronik och annan högteknologi ombord. Chef ombord var Christer Kierkegaard – då lika flegmatisk som nu.

Besöket i H. C. Andersens stad blev ganska orginellt. I stans motsvarighet till Cecil fanns en enastående, uppseendeväckande vacker bartender. Ja, det var en kvinnlig d:o och när vi försökte utbyta tankar om dagens on dit, visade det sig att bar-pien endast talade danska. Efter alla år i Skåne är danska i och för sig ingen match för mig, men problemet var att flickebarnet talade Fyn-danska. Fyn-dialekten är näst intill obegriplig för danskar och för oss svenskar är den helt obegriplig.

Men när nöden är som störst är hjälpen närmast. Orkesterledaren dök upp i baren för att hämta något läskande och i enlighet med det dåtida innefolkets uppfattning om god dansmusik, kom maestron från Italien. Före engagemanget i Odense hade hans orkester spelat på Ambassadeur i Stockholm och där hade han med hjälp av ett långhårigt lexikon inhämtat en icke föraktlig kunskap i svenska.

En häpen omvärld kunde därefter notera hur ett gäng svenska sjöofficerare med en flygare i spetsen kurtiserade en underskön, fynsktalande bar-pie med hjälp av en italiensk tolk. Resultatet blev också därefter.

Den som sjövägen tagit sig till Odense vet att sista biten utgörs av en lång, smal kanal. När vi lämnat kajen i Odense och kommit in en bit i kanalen, gick vi ner i gunrummet för en stilla lopp. Knappt hade ansjovisen kommit till bords, förrän vi kände en långsam, sugande, fast inbromsning. Plötsligt stod vi alldeles still. Genom ventilfönstret kunde vi se en förvånad kossa med gräset hängande i mungipan stirra på oss.

”Vi står på”, konstaterade Christer Kierkegaard lugnt och avslappat. ”Då är det ingen brådska. Vi äter upp.”

När vi kom upp på däck hade fler kor samlats för att få en lektion i svenskt sjömannaskap. Det var en egendomlig upplevelse att på ett av havens modernaste krigsfartyg med bara någon meters mellanrum stå öga mot öga med traktens mjölkproducenter. Vi



HMS Småland i kanalen utanför Odense.

hade plötsligt blivit en integrerad del av det kringliggande slättlandskapet.

Ett par sjömän klev resolut över relingen med en förtroendeingivande, tjock stålwire. Man la fast den i en järnring som förutseende nog gjutits in i kanalkanten på lämpligt avstånd från Småland. Så började ångvinschen tuffa och wiren spändes som en pianosträng. Tonen från wiren blev allt högre och högre. Till slut förstod till och med jag vad som höll på att hända.

"Ta betäckning", röt Christer förvånansvärt snabbt och livfullt. Wiren gick av med en knall och for som en svischande orm över fördäck. Gud var med oss och ingen blev skadad.

När vi äntligen kom loss, kunde vi fortsätta till Malmö utan vidare komplikationer. När jag gick iland drillade skeppspiporna, en uppmärksamhet som jag under mina veckor lärt mig förstå innebörden av och som förstärkte mitt vemod med en klump i halsen.

FF, Kungl Flygförvaltningen

Endast en vecka efter det att skeppspiporna slutat drilla, tog jag min nya tjänstgöringsplats i besittning. Från och med 1 juli 1959 hade jag nämligen blivit överförd från F13 till Kungl Flygförvaltningen och mitt skrivbord var inrymt i en liten modul uppe i Tegelhögen på Gärdet i Stockholm. Flygandet föreföll vara ett avslutat kapitel - åtminstone för en tid.

Så illa skulle det dock inte bli. Mitt nya jobb som militärassistent på flygförvaltningens flygplanbyrå innebar att jag skulle hålla reda på att samtliga förarinstruktioner var up to date. Och det gällde inte bara flygvapnets flygplan utan hela försvarets. Marinen hade ju skaffat sig helikoptrar och armén hade börjat lämna sandlådan.

Ganska så snart hade jag övertygat min vänlige och flygande byråchef Bo d'Ailly om den absoluta nödvändigheten för en person ansvarig för förarinstruktioner att flyga alla de typer, han var satt att ansvara för. Därmed började en serie inflygningar på alla möjliga och omöjliga typer och som förde mig på ett betrygande avstånd bort från skrivbordet.

Dock var det något trögt i början. I juni hade Ingemar Johansson slagit ut Floyd Patterson och blivit världsmästare i tungviktsboxning. Alla svenskar blev över en natt plötsligt stora och starka boxningsexperter och en av dem planterade sin höger i ansiktet på mig med följd att käkbenet bröts helt av på två ställen. Överfallet skedde på en lördag men det var först på söndagsmorgonen som jag förstod att jag var illa skadad.

Vi bodde på den tiden alldeles utanför Mariefred och närmaste sjukhus låg i Katrineholm. På Kullbergsska sjukhuset kunde man bara konstatera käkbrottet och skickade mig vidare till lasarettet i Eskilstuna där det fanns tandkirurg. När jag kom fram dit, fanns naturligtvis inte tandläkaren i tjänst, utan jag sändes hem med en värktablett och order att komma tillbaka på måndagsmorgonen.

Min fru var i Båstad och jag hade hankat mig fram på sight seeingen bland Sörmlands sjukhus i vår andrabil - en Goggomobil. En Goggomobil var en sorts motorcykelbil som med stor framgång också fungerade som en vibrator. Inte ens i friskt tillstånd var den särskilt behaglig att färdas i. Med käken av på två ställen och med benbitarna gnagande mot varandra blev den rena

tortyrredskapet. På måndagsmorgonen såg jag ut som en bättre pumpa i ansiktet och mina tankar gick till Pettersson af Sottern liggande på lasarettet i Örebro. Enda skillnaden var att jag inte hade några flyginstrument ingraverade i facet. Väl framme i Eskilstuna togs jag om hand av världshistoriens mest baksmällde tandläkare. Jag blev smått berusad bara av att andas in det han andades ut. Han skulle prompt ta ett bettavtryck och körde resolut in avtrycksmassan i käften på mig. Jag skrek som en stucken gris och han insåg i dimmorna att han inte skulle lyckas om han inte satte in en lokalbedövning. Av en ren slump lyckades medicinmannen få in sprutan på rätt ställe och jag placerades i väntrummet i bidan på att bedövningen skulle börja verka.

Just i detta kritiska ögonblick ringde min fru från Båstad. Hon hade med utnyttjande av diverse kontakter fått tag på den inofficielle världsmästaren i käklagning, sedermera professorn Gunnar Mårtensson på Karolinska sjukhuset i Solna. Gunnar var beredd att ta emot mig om jag inställde mig per omgående.

Utan ett ord till någon lämnade jag den baksmälldes väntrum och satte mig i vibratorn för färd till Karro. På väg ägnade jag en tanke åt hur kopparslagaren skulle se ut i ansiktet - om nu det degansiktet överhuvudtaget gick att påverka - när han upptäckte att hans väntrum var helt renons på Björkman.

Bedövningen fungerade emellertid perfekt. Inte förrän jag slagit mig ner i Gunnar Mårtenssons väntrum släppte den och då var Gunnar redo med nästa spruta.

En trasig underkäke går inte att gipsa utan man fixerar den mot överkäken med diverse ståltråd och krokare. Resultatet blir att man ser ut som hade man en sorts oformlig tandregleringshistoria i munnen. Med underkäken hårt fixerad mot överkäken talar man bokstavligen mellan tänderna. Och av det forna så charmfulla leendet blir ett ståltrådsgrin, som kan skrämma oxar i sken.

Sålunda utrustad trädde jag i tjänst i den ärevördiga Kungl Flygförvaltningen. Min snälle byråchef var inte på plats när jag anlände, utan han visade mig hyggligheten att söka upp mig när han återvände till arbetsplatsen.

"Och hur trivs Du här då", sa han vänligt när han trädde över min tröskel.

"Jo tack brrrra", morrade jag mellan tänderna och fyrade av ett vackert ståltrådsgrin mot den helt oförberedde Bo d'Ailly. Bosse

försvann som en dykande and och det dröjde bortåt en vecka innan jag återsåg honom igen.

Ståltråden skulle sitta kvar i sammanlagt 16 veckor, till dels beroende på att en del komplikationer tillstötte. Gunnar Mårtensson lyckades bland annat med konststycket att ta bort en kindtand, som hamnat mitt i brottytan, utan att klippa upp fixeringen. Fram i oktober blev det dock kris av annat och väsentligare slag. Då började en inflygning på J32B, jaktversionen av Lansen, vid F12 i Kalmar och som jag absolut inte kunde missa.

Hur jag bar mig åt för att trassla mig med kommer jag faktiskt inte ihåg, men jag väckte en del uppmärksamhet vid min morrande ankomst till andra jaktdivisionen med en avbitartång i högsta hugg. Avbitartången var flygläkarnas måste för att jag skulle få flyga med galler i käften. Om jag av någon anledning skulle börja må illa i luften, var det meningen att jag med avbitartången skulle klippa upp fixeringen, så att jag inte skulle kvävas i mina egna spyor. Trevligt, eller hur?

Trafikledarna hade vissa bekymmer med att höra vad jag sa i radio, men även det löste sig. Hörde de ett morrande i början av passet, fick jag starttillstånd och kom morret i slutet, fick jag tillstånd att landa. Det stämde för det mesta.

För mig var huvudsaken att jag fick min inflygning på Lansen Sport. J32B hade en starkare motor än de andra lansenversionerna, därav öknamnet. Jag fick dock fullt klart för mig att J32B är ett av de bästa flygplan Saab producerat och det vill inte säga litet. Tyvärr kom J32B helt i skuggan av Draken och fick inte njuta det goda anseende som den egentligen förtjänade. Det var ett synnerligen lättmanövrerat flygplan med helt underbara lågfartsegenskaper. Högfartsregistret var inte heller att klaga på. I dykning kunde man komma upp i den magiska överljudsfarten med machtal runt 1,1 - 1,2. Till skillnad mot Tunnan var J32B konstruerad för överljudsflygning. Dessutom var det en klar fördel med två man ombord. Navigatören där bak grejade radarkontakt med målet hur mycket elektronisk störning fi än öste på. Piloten kunde helt ägna sig åt flygningen och det avslutande anfallet. Navigatören höll också reda på det mesta - inte bara i luften utan även på marken. Var de bästa krogarna fanns och andra för livet fundamentala nödvändigheter.

Efter en månads intensiv flygning med Stefan Båld och Rolf

Sjöholm som krävande instruktörer, återvände jag betydligt uppigad och utan ståltråd till min modul i flygförvaltningen. Många, även jag, har något diffusa idéer om vad allt folket på flygförvaltningen egentligen sysslade med. Ursprungligen hette verket Flygstyrelsen och var ett så kallat kollegialt ämbetsverk. De olika chefspersonerna beslutade i gemenskap om olika ärenden, som alla rörde anskaffning och underhåll av materiel till flygvapnet. Utan någon direkt kunskap om vad saken egentligen gällde, togs besluten ibland med omröstning. Därav kom det sig att man till exempel kunde bygga hangarer som inte passade flygplanen eller i värsta fall köpa motorer som inte gick att skruva fast på flygplanen.

Till slut insåg även de mest rabiata byråkrater att organisationsformen var olämplig. Det uppköpande och underhållande verket ställdes under chefens för flygvapnet befäl. Därmed fick man garanti för att de tidigare vådliga inköpen inte längre kunde förekomma. Till sin hjälp med det vardagliga slitet med förvaltningen hade chefen för flygvapnet en souschef. I praktiken var det alltså souschefen som fungerade som bas. Under souschefen lydde sedan ett antal avdelningar för flygplan, elektronik, underhåll, robotar och flygutprovning. Avdelningarna i sin tur ynglade av sig i ett antal byråer och min uppehållsplats befann sig som nämnts i flygplanavdelningens flygplanbyrå. Min befattning som militärassistent var direkt underställd byråchefen och eftersom Bo d'Ailly var mycket upptagen med att byråchefa, förstår var och en att min ställning var ganska så fri och obunden. Ett förhållande som jag inte var sen att utnyttja över gränsen för det tillåtna. Nära nog i alla fall.

Min huvuduppgift var alltså att hålla samtliga förarinstruktioner aktuella. Alla flygplan modifieras under sin livstid och i allmänhet innebär en modifiering att förarinstruktionen också måste ändras på någon punkt. Ofta medförde också haveriutredningar att förslag restes om ändring i flygplanens handhavande.

Den gemensamma nämnaren för alla typer av ändringar var att det alltid var bråttom att få ut dem till förarna. Mot detta självklara krav på snabbhet ställdes flygförvaltningens byråkrati i form av samråd av allehanda slag och icke minst den komplicerade tågordningen vid tryckningen av de sidor i instruktionerna som behövde fräschas upp.

När jag fått upp ångan, upptäckte jag att det enda samråd som egentligen räknades var att provflygarna på Försökscentralen gav ändringen sin välsignelse. Min fallskärmshoppande kompis Sten Axelsson fanns fortfarande kvar och efter ett enkelt samtal med Sten kunde jag vid föredragningen för avdelningschefen Åke Sundén säga att FC (Försökscentralen) gett klartecken. Här kapades minst tre veckor i handläggningstiden.

Tryckningen var en vida mer komplicerad fråga. Flygförvaltningen disponerade ett eget tryckeri - så långt var allt väl. Men faktorn kunde bara trycka efter klartecken från chefen för normaliebyrån (bara namnet "normalie" gav mig rysningar) och här fanns den suveräna, byråkratiska proppen. Nyckelpersonen i denna organisatoriska ormgorp var en prudentlig, artig, belevad och totalt illusionsfri adelsman - Gude Adolph Gedda. Efter att ha vunnit hans vänskap lanserade jag min idé att till en början ge ut ändringen på ett gult blad. Det kunde sedan snabbdistribueras till förarna för att sättas in i förarinstruktionens ringpärm. De gula bladen kunde tryckas på en liten kontorsoffset, som administrativt befann sig i ett skymningslandskap på gränsen till normaliebyråns domvärjo.

Det slutliga ändringstrycket kunde sedan produceras under iakttagande av alla de formalia som krävdes för att komma in i kön till det stora tryckeriet. Och nu fick det ta hur lång tid som helst. Förarna hade ju redan fått ta del av vad som ändrats. Och eftersom ingen trodde på systemet, fungerade det naturligtvis alldeles utmärkt och gör så än idag.

Men det var inte bara haverier och modifieringar som gav upphov till ändringar. En av mina uppgifter bestod i att plöja igenom skaderapporter och anmälningar om hot mot flygsäkerheten. Så småningom utkristalliserades ett par områden som förarna tydligen inte behärskade eller förstod. Det rörde sig om pumpning i motorerna, överanvändning av efterbrännkamrarna, lättning med för hög fart och vattenplaning.

De moderna så kallade axialkompressormotorerna krävde ett mjukare handhavande än de äldre motorerna med centrifugal-kompressor, t ex J29 Tunnan och J28 Vampire. Slammade föraren på med ett för snabbt motorpådrag - och framförallt under brant sväng - kunde luftströmmen genom de många kompressorstegen störas, kompressorbladen överstegras och jetstrålen från bränn-

kamrarna så att säga vända och gå framåt. Fenomenet yttrade sig i ett kulspruteliknande smattrande och i värsta fall kunde motorn både stanna och skadas. Botemedlet var att snabbt som ögat dra av och försöka få luftströmmen genom motorn att lugna ner sig och gå rätt väg.

En avart av detta slammande med gasreglaget var att i tid och otid tända efterbrännkammaren. Bakom grundmotorn satt en stor blåslampeliknande brännkammare och genom att låta spruta in bränsle där, kunde bränslet med den oförbrukade luften från grundmotorn ge en extra skjuts. Det rörde sig om c:a 30 procents ökad dragkraft. Det borde säga sig självt att en tändning av ebk (efterbrännkammaren) medförde en extra påkänning på motorn.

Många förare levde i den vanföreställningen, att om man i starten klämde fast flygplanet på marken, fick man en säkrare start genom att lättningfarten blev högre. Det må så vara. Men däcken tog stryk. Alla däck är konstruerade för en viss maxfart. Vid hög fart uppstår en vågbildning i däcket, som bildar en puckel på baksidan där däcket släpper kontakten med marken. Vid för hög fart åstadkommer puckeln att slitbanan av gummi helt enkelt släpper från cordstommen. Man har då en punktering i landningen som ett brev på posten.

Vattenplaning, slutligen, var ett då helt okänt begrepp. Visserligen hade de senare versionerna av J29 redan på slutet av 50-talet försetts med sk max-arretbromsar. De fyllde samma funktion som dagens låsningsfria bromsar på bilar. Ett av många exempel på hur teknik från militära flygplan kan utnyttjas i det civila samhället. Men max-arreten var tänkt att komma till användning vintertid på fläckvis isbelagda banor. När man halkade in det okända fenomenet vattenplaning, försökte man utan resultat använda bromsningstekniken med max-arreterna. Det gick nu inte, eftersom man åkte smörgås ovanpå vattnet. Och förtroendet för max-arreterna dalade.

Jag föreslog att någon bjässe från flygförvaltningen borde åka runt på flottiljerna och gå igenom de här tingen med förarna. Resultatet blev som vanligt är i det militära: "Bra förslag, gör det."

Och så gav jag mig ut på en turné till flygvapnets alla flottiljer försedd med av överheten godkänt manus och diabilder. Redan vid första föredraget märkte jag att auditoriet började knoppa in och jag övergav snabbt det skrivna ordet. När jag jämförde hanteringen av ebk med hur man borde umgås med damer - med

varsamma tändningar - piggnade församlingen till betydligt. Så var det på den tiden och JÄMO hade ännu inte blivit påtänkt. Men jag undrar vad mina vänner i Solnas jämställdhetskommitté - där jag nu råkar vara vice ordförande - anser om mitt förflutna.

Under mina år vid flygplanbyrån skrev jag också min första bok, "Speciell förarinstruktion för flygplan J34". Mången kanske tror att det bara var en enkel översättning från engelskan. Engelsmännen har sin särskilda syn på livets alla skiften och deras flight manuals är sannerligen inget undantag. Om man tycker att en förarkabin i ett engelskt flygplan ser rörig ut är det ett intet mot engelska förarinstruktioner.

Jag började att med hög svansföring försöka översätta min engelska förlaga, men gav ganska så snabbt upp. I stället skrev jag ner väsentliga punkter på smålappar som jag så småningom pusslade ihop till vad jag tyckte en begriplig och logiskt sammanhållen bruksanvisning. Och när jag ändå var på gång, försåg jag min instruktion med något för den tidens militära alster så onödiga ting som vinjettbilder. Men det lättade onekligen upp den torra brödtexten. Här och där la jag in små snusförnuftiga tankar som: "Hawker Hunter är som alla engelska flygplan ett typiskt engelskt flygplan."

Den här publikationen var så omfattande att det inte räckte med det vanliga samrådet per Bellska uppfinningen med hr provflygare Sten. Min baby postades ner till FC på Malmslätt och jag hoppades på de bästa recensioner. Tiden drog ut på tiden, förmodligen därför att provflygarna ansåg att det var tämligen onödigt med en förarinstruktion när vi nu haft J34 i tjänst i närmare fem år.

Parallellt utspann sig ett intensivt drama. På den tiden klassificerades handlingarna i hemlighetsgrad i fyra nivåer. Endast för tjänstebruk, hemligstämpel utan ram, hemligstämpel med ram och en stor grön blaffa försedd med dubbla ramar: "Av synnerlig vikt för Rikets försvar". Min otroligt framskjutna position vid flygförvaltningen medförde att jag var behörig att handskas med samtliga dessa synnerligen viktiga dokument.

Dramat bestod i att ett sådant rackarns papper försvunnit från mitt rum. På flygkrigshögskolan hade vår expeditionschef, ryttmästaren i kavalleriets reserv och greven Guy Hamilton, uppbyggt oss med en längre föreläsning om nödvändigheten att hålla hemliga handlingar under minutiös övervakning. Om så bara ett

hörn av en hemlig handling försvann, kunde det endast gottgöras med lagens hemskaste straff. Visserligen avrundade Hamilton sin hårresande skildring med att tillkännage, att om någon råkade i denna för en svensk, ansvarskännande officer katastrofala situation, var han beredd att bistå med kopior av de förkomna handlingarna. För en nitisk expeditionsofficer var det av synnerlig vikt att reversaler, inventarieförteckningar och register stämde.

Men nu var det inte fråga om ett papper med en sketen hemligstämpel. Min rymling var av kvalificerat hemlig natur. Det hjälpte inte hur mycket jag än letade och hur många försåtliga frågor jag än ställde till mina arbetskamrater. Kallsvetten permanentade sig på min panna, min nattsöm var inte värd namnet och jag tacklade av i största allmänhet. Den synnerliga vikten var och förblev borta. Arkebuseringen i gryningen föreföll inte avlägsen.

Då kom min förarinstruktion tillbaka med ett lakoniskt yttrande: "Godkännes". Och mellan sid 22 och 23 låg dokumentet som var "Av synnerlig vikt för Rikets försvar". Jag har inte närmare forskat i hur min remiss behandlades vid FC, men en stark misstanke gör sig gällande, nämligen att ingen överhuvudtaget ägnat min instruktion någon uppmärksamhet. Min tilltro till det svenska remissförfarandet fick sitt första, allvarliga grundskott.

Vid Kungl Tekniska Högskolan fanns sedan 1953 en jättelik matematikmaskin med det behändiga namnet "Binär Elektronisk Sekvenskalkylator", gemenligen kallad BESK. Den var inrymd i en stor sal och det skulle inte förvåna mig om den utträttade ungefär det, som dagens fickdatorer har kapacitet för. På flygplanbyråns aerodynamiska detalj utfördes en mängd beräkningar av mystiskt slag, som varken humlan eller jag begrep. Men folket under Tore Nordlings befäl var alla lika bussiga som sin chef och jag sökte mig ofta dit för att prata bort en stund.

En fredag fanns ingen på plats, vilket i och för sig inte var ovanligt på fredagar i de statliga verken. Men nu råkade det vara förmiddag och det tyckte till och med jag var en aning för tidigt för att slå igen butiken. Längst bort i korridoren hördes dock snabba, glada skratt och jag sökte mig ditåt.

Där satt hela gänget inbegripet i vad som nu kallas programmering. Kilometertider, innerspår, våt tung bana och tidigt sto var några av de begrepp som for runt i luften. Man sysslade helt enkelt med att tippa lördagens lopp på Solvalla. Och det var här som

BESK kom in i bilden. Vi abonnerade på körningstider i BESK och en del av den tiden användes i utbildningssyfte (hm) för att köra travtippningsprogram.

Mitt latent intresse för spel och dobbel väcktes och jag fick av nåder köpa in mig i bolaget för 100:-. Det var föralldel mycket pengar på den tiden, men det gav mig en inblick i en för mig helt ny värld. Det var spännande att följa tidningarnas rapportering från landets alla travbanor och då i första hand från dem vi spelade på. I gänget fanns formidabla experter på träningsmetoder, taktik och fula tricks kuskar emellan. Och det kändes skönt att vid de enstaka besöken på Solvalla kunna svänga sig med travets fikonspråk. Kassan i bolaget steg och sjönk, men vi var beslutna att inte ta ut någon vinst förrän den satt oss alla på grön kvist.

När jag lämnade flygplanbyrån, sålde jag min andel för 100:-.

På tal om spel fick jag mina fiskar ordentligt uppvärmda vid flygplanbyrån. I min ungdom hade kompisarna och jag med stort intresse följt hur Jotte Söderlund på 30-talet byggde en av Stockholms första squashhallar på Wittstocksgatan. När bygget var klart, hängde vi där dan i anda och Jotte förbarmade sig över oss då och då och lät oss spela. Vad tiden led uppnådde vi en viss skicklighet och jag blev i den dåliga konkurrensen, spelet var ju alldeles nytt, skolmästare i Östra Real.

I Tegelhögen hade vår framsynte chef Bengt Nordenskiöld under sedvanligt brittiskt inflytande låtit anlägga två squashbanor med tillhörande bastu. Vid någon kafferast lät jag skrytsamt undslippa mig att jag minsann var gammal mästare i sporten.

”Då kanske man kan få äran att spela med Dig”, sa min rumsgranne byråingenjören Lennart Schönbeck. Eftersom Lennart inte såg särskilt sportig ut, ansåg jag risken för bakslag vara minimal och avgav ett nedlåtande jomenvisst.

Så mycket dingel har jag aldrig åkt på i någon sport. Den timide Lennart visade sig ha inte bara svenska mästerskapsmeriter utan också en rad internationella d:on. Vi skulle bli utomordentligt goda vänner och mycket tack vare Lennart kunde jag bibehålla mitt flås från femkampsparentesen.

Det stora projektet alla kategorier var dock Draken, flygvapnets och Saabs nya stolthet. Redan 1949 hade man så smått börjat titta på en efterträdare till min kära J29. Nu var hotbilden en annan.

Kärnvapenbestyckade bombflygplan antogs flyga an på högsta höjd och med mycket hög fart. Det nya jaktflygplanet borde därför kunna stiga brant, flyga högt och fort. Dessutom skulle beväpningen medge anfall dygnet runt i alla sorters väder och, framför allt, målet skulle kunna bekämpas från alla håll - framifrån, bakifrån och från sidan. Den gamla jaktkurvans tid var definitivt ute. Nu stundade robotarnas och radarsiktets tidevarv.

Allt detta var naturligtvis inte snutet ur näsan och Saab gjorde som vanligt det inte lättare för sig. Snabbt övergav man tankarna på ett konventionellt pilvingat flygplan och lanserade världsnyheten med dubbel-deltavingen. Finessen låg i att innerdelen av vingen var extremt pilformad för höghastighetsflygning, medan yttervingen hade en mera modest pilform för flygning i låga hastigheter. Rodren på vingbakkanten fungerade både som skev- och höjdroder och fick ett nytt namn: vingroder.

För att kunna studera att teorierna höll i praktiken, byggdes en lill-Drake i skala 70 procent. Den flög första gången i januari 1952 och provflygaren Bengt Olow var mycket nöjd. Lill-Draken, eller Saab 210, skulle flyga sammanlagt nära 900 flygningar under knappt 300 timmar och skulle ge ett värdefullt bidrag till utvecklingen av den första Draken. Den första prototypen flög 1955 och första leverans till flygvapnet skedde i slutet av 1959 till min gamla flottilj F13.

Nu började det klia i alla gamla stabsflygare. Jag hävdade patetiskt att som ansvarig för förarinstruktionen var det helt och absolut nödvändigt att jag, först av alla skrivbordsflygare, fick en inflygning på J35 Draken. På flottiljen hade man den egendomliga uppfattningen att flottiljens egen personal i första hand i lugn och ro skulle få genomföra sin inflygning utan störande moment i form av mer eller mindre flygtokigt stabsfolk.

Jag fick ge mig till tåls ända till den 27 juli 1960 då jag för första gången klättrade upp för stegen till en J35A. De första flygplanen var egentligen bara ett skal utan någon beväpning att skryta med. Siktet var ett enkelt gyrosikte för att nödtorftigt kunna rikta in 20 mm kanonerna. Styrsystemet var också provisoriskt jämfört med vad som komma skulle. Visserligen fanns redan det dubblerade högtrycks-hydraulsystemet för manövrering av rodren men styrsystemet var extremt känsligt och gav lätt upphov till överkompensation med nog så överraskande svängningar till följd. Detta

skulle i det fulländade systemet kompenseras med så kallade dämpare, men av dem fanns inte ett spår i de första flygplanen. Vilket jag fick erfara med råge under min första flygning.

Efter ett strålande pass, helt enligt instruktionsboken kompletterat med en del avancerad flygning utanför nämnda bok, kom jag in för landning med hög svansföring. För att riktigt visa kompisarna på märket hur ett landningsvarv skulle se ut, drog jag till ordentligt under ingången i svängen ner till medvindslinjen. Helt typenligt svarade det dämparlösa flygplanet med en serie kraftiga svängningar i loopingplanet som så när fört mig ner till en något våldsammare markkontakt än jag planerat.

Alla försök att häva svängningarna med höjdrodret var dömt att misslyckas. Man kom hela tiden i otakt och förvärrade bara situationen. Jag släppte spaken och smög med svansen mellan benen ut för en förnyad approach. Denna gång i anständigt låg fart och med mjuka svängar. Kompisarna på märket hade haft en högtidsstund. Om jag nämner namn som Olle Knutsson, Erik Spångberg och Pelle Fogde förstår ni säkert.

Den här typen av pitch-svängningar var inte att leka med. En annan av mina kamrater råkade ut för våldsamma pitch-störningar redan i starten och det var bara med välvillig övervakning från ovan som han undgick att kollidera med marken. Han blev så djupt tagen av upplevelsen att det krävdes ett antal landningsförsök innan han var helbrägd tillbaka till terra firma. Han flög aldrig Draken mer.

Problemet med pitch-störningar försvann när dämparna infördes. Men det skulle dröja ett tag. Under tiden uppträdde ett annat problem, som vi skulle dras med länge och som skulle öka i omfattning i takt med att förarna trodde sig behärska flygplanet.

Ett deltavingat flygplan kan inte råka i spinn. Fråga mig inte varför, det bara är så. Deltavingens okontrollerade manöver heter superstall och kännetecknas av att nosen kraftigt pendlar upp och ner. Under nergången kan flygplanet till och med pendla över på rygg. Med de dämparlösa flygplanen kunde superstallen initieras av en kraftig pitch-störning och det gällde därför att behandla rodren på samma vis som en kvinna - mjukt men fast. (Se tidigare notis om JÄMO).

I början visste vi mycket litet om superstall och hur man tog sig ur den. Skulle man släppa rodren? Det kunde man nämligen göra

i vissa fall av spinn. Skulle man dra på fullgas för att med motorstyrkan dra sig ur stallen? Eller skulle man dra av? Skulle man försöka följa med i höjdrodret och vid lämpligt tillfälle försöka dyka sig ur? Frågetecknen var många och det utfärdades order att om man befann sig i superstall, skulle man hoppa när 2 000 metershöjden passerades. Draken hade ju Gudbevars ett nytt, suveränt räddningssystem med ett koppel av fallskärmar som styrde först stolen och sedan föraren till en säker räddning.

Stig Haage, en av mina bästa vänner från F8-tiden, hade just blivit utnämnd till major och flygchef på F13. Under ett pass avancerad flygning råkade han i superstall, som han förgäves sökte häva. När han försökte skjuta ut sig på 2 000 meter, lossnade inte huven och Stig satt kvar, fångad som ett djur i bur, hela vägen ner i marken.

Sekvensen i utskjutningsförloppet var beräknad att gå efter följande schema. När föraren utlöste katapultstolen genom att trycka in utskjutningshandtagen skulle, samtidigt som huven låstes upp, ett par huvlyftare som satt i sargen lyfta upp framkanten på huven några centimeter. Fartvinden skulle då ta tag i huven och kasta den bakåt och en wire som var fäst i huvens bakkant skulle utlösa krutladdningen till stolen. Finessen med detta var att föraren inte skulle kunna skjutas ut genom huven. Huven skulle alltså garanterat vara borta innan laddningen fyrades av.

De här huvlyftarna aktiverades av krutladdningar och man kan jämföra dem med små pistoler, som i stället för kula sköt ut en pistong mot underkanten på huven.

Vad man inte visste var, att i superstall uppstod ett undertryck på översidan av flygplanet, som sög fast huven. Huvlyftarna var helt enkelt för klena för att lyfta bort huven mot undertrycket. Stig Haage hade alltså inte en chans.

Flygförbud utfärdades omgående och Saab formligen gick upp på högvarv. Huvlyftarnas "pistol" byttes ut mot en betydligt kraftigare kaliber och själva "pistongerna" gjordes kraftigare och längre. Saab gjorde prov med jag vet inte hur många hundrakilos sandsäckar på huven och till slut var både kund och leverantör nöjda.

Jag tror inte att jag minns fel, när jag säger att hela den här proceduren med att räkna ut orsaken till att räddningssystemet inte fungerade, konstruera nya lyftare, prova ut dem, tillverka nya

lyftare och sätta in dem i flygplanen, gick på drygt två veckor. Här ser man i ett nötskal en av fördelarna med att ha en egen flygplan-industri. Jag tror inte att en amerikansk flygplantillverkare ens skulle ha lyft på ögonbrynet när det gällde en utländsk kund, och om han gjort det, låtit modifieringen ta sin rundliga tid.

Men vi hade också våra små glädjeämnena. Pelle Björk på F10 hade blivit nästan vansinnig för att han inte fick flyga Draken. Och det blev inte bättre av att vi tröstade honom med att han aldrig skulle få göra det. Pelle har nämligen en överdådigt reslig överkropp och vi sa till Pelle att han inte fick plats i den trånga förarsitsen på Draken. Detta vägrade Pelle att tro på och han aviserade sin ankomst till F13 per J29.

Nu är det så att man, liksom i bättre bilar, kan höja och sänka stolen allt efter tycke och smak. På Draken är det så fiffigt anordnat att omställning sker med ett handtag som sitter i själva sitsen under stussen och man tecknar till meken på väg till flygplanet vilket läge man vill ha inställt. Tre fingrar upp - läge tre.

När Pelle nu var i antågande ställde vi naturligtvis om stolen i högsta läget. Pelle sprintade upp i kärran, vi klämde ner huven och där satt Pelle med huvudet nertryckt nästan till knäna. Vi kunde se hur han vanmäktigt trevade efter det omställningshandtag som normalt brukar finnas vid sidan av stolen. Vi förklarade för Pelle, att för att spara pengar, hade Draken försetts med ett och bara ett stolläge. Pelle var alltså för lång i överkroppen och vad var det vi hela tiden sagt?

En slokörad Pelle hasade sig över till sin rymligare J29. Till och med 29:an såg hängig ut där den försvann mot horisonten på väg till F10. När Pelle fick reda på hur det verkligen förhöll sig, utlovade han de kvalfullaste öden för oss alla. Men eftersom Pelle är en vänlig och humoristisk själ är vi fortfarande i livet.

Efter genomgången inflygning på Draken skulle vi upptas i den illustra Drakenorden. Drakenorden tjänar i huvudsak två ädla ändamål - att väcka inbördes beundran och att reta andra. Eller som det med andra ord uttryckes i stiftelseurkunden:

”§ 3. Drakenordens uppgift är att samla Dem som flugit Draken till glada spel samt att tillse att de som inte flugit Draken på lämpligt sätt påminnas om sin allmänna efterblivenhet.”

Drakenorden instiftades på F13 den 13 maj 1960 kl 18.13. Såsom Drakfaddrar stodo därvid Ulf Emil W-son Sundberg och Sten Gunnar Axelsson ("världens bäste provflygare"). Orden står att läsa i stiftelsebrevet.

I orden kunde till en början medlemskap vinnas endast av den som flugit Draken och som uppnått Mach-talet 1,4. Det något udda Mach-talet förklarades med att en inte särskilt populär chefsprovflygare på Malmen endast nått 1,37 och var därmed diskvalificerad.

Invigningen skedde på sedvanligt barnsligt och värdigt vis i källaren till mässen på Bråvalla. Efter diverse gruvliga ceremonier skulle mandomsprovet klaras av. Det bestod i att dricka en rejäl sup av flygbränslet MC77. Många år senare skulle jag erinra mig att jag druckit av den soppan utan vådligare följder än de vanliga efter en glad ungarlskväll på mässen.

Drakorden lever än idag. Det var bara ett par år sedan Stora Rådet, som jag numera kan skryta med att jag tillhör, samlades för 30-årsjubileum på Bråvalla. Vi drack dock inte MC77.

Ett kriterium för inval i Drakorden var alltså att man skulle ha passerat ljudvallen. Det var tämligen odramatiskt. Det gick till så att man uppsökte den så kallade tropopaushöjden, dvs den höjd där ytterluftstemperaturen slutar sjunka och stratosfären tar vid. Ju lägre ytterluftstemperatur desto större dragkraft ger motorn. I tropopausen är man nere i minus 50 till 60 grader och uppe på mellan 10 till 12 km höjd.

Här tänder man ebk:n och accelererar rakt fram. Sedan är det bara att sitta och vänta medan hastighetsmätaren kryper uppåt. Mach 1 noterar man på fartmätaren som vilken fart som helst. Inte ett dugg upphetsande. Vi hade tidigare matats med historier från Chuck Yeagers överljudsflygningar, då rodren plötsligt bytte verkan, hur flygplanet började tumla och andra hemskheter. I Draken satt man nästan med armarna i kors och tittade på hur farmätaren kröp förbi Mach 1.

Den enda gång det hände mig någonting utanför programmet var, när jag skulle göra en överljudsrepa med en J35D ur F10. Jag steg i vanlig ordning utan ebk norrut, nådde tropopaushöjden i höjd med Göteborg och svängde runt till sydlig kurs. Det gick som smort och jag hade just noterat mitt personbästa, Mach 1,67, då den övervakande jaktstridsledaren skrek till:

"Sväng brant vänster, Du är inne över Danmark."

Nu är det inte så alldeles enkelt att lägga på en rökare i den farten och på den höjden. Men jag gjorde så gott jag kunde, vilket inte hindrade att jag gjorde ett magnifikt ärevarv över vår granne i söder.

Här kan inskjutas att ingen vet hur fort en Drake kan flyga. Det är nämligen bränslemängden som avgör när man måste avbryta överljudslopan. När bränslemätaren visar stopp: nu måste vi släcka ebkn för att kunna landa med säker bränslemarginal, accelererar flygplanet fortfarande. Under provflygning har J35D varit uppe i dubbla överljudsfarten.

Åter till Tegelhögen väntade en ny inflygning. Denna gång skulle jag få gå igenom grundläggande helikopterutbildning vid marinens helikopterskola i Norrtälje. En gång i världen hade jag fått mitt allra första luftdop i en autogiro under ett påsklov i Storlien. Rolf von Bahr var pionjär på området "rörliga vingar". Helikopter var dock något helt annat.

Vid normal flygning bär sig helikoptern åt ungefär som ett vanligt flygplan. Man använder rodren på samma sätt och sväng-er, stiger eller sjunker. Den stora skillnaden upptäcker man när det blir tal om hovring, dvs att stå still i luften.

För att hålla sig still, använder man sig av inte mindre än fyra olika reglage samtidigt. I vänstra näven håller man stigspaken med vilken man reglerar rotorns lyftförmåga genom att föra spaken upp och ned. Vad man egentligen gör är att reglera vinkeln på rotorbladen, stor stigvinkel ger hög lyftkraft och vice versa. I stigspaken sitter också gasreglaget som ett motorcykelhandtag. När stigvinkeln ökar, krävs mera mos för att hålla rotorvarvet uppe. På med gas alltså.

Styrspaken mellan benen påverkar rotordiskens lutning. För jag spaken åt vänster, tippas disken åt vänster och helikoptern far i väg åt vänster. Bakåt sticker helikoptern bakåt osv. Vid normal flygning verkar det som skev- eller höjdroder.

Med fötterna påverkar man stigvinkeln hos stjärtrorn, som vid flygning framåt har samma funktion som ett sidroder. Vid hovring får man helikoptern att svänga runt med hjälp av stjärtrorn.

Helikoptern är fasansfullt instabil och det går inte att släppa rodren för att peta sig i näsan. Då riskerar man att allting bara

välter omkull. Rodren är dessutom överstyrda och att hovra är verkligen som att vara en smörklick på toppen av ett varmt ägg.

Min lärare, Claes Grenhagen, som jag själv lärt flyga en gång i världen, hade nu tidernas chans att hämnas lidna oförrätter. Men det gjorde han inte. Med en ängels tålmod lät han mig åka runt i hovringsövningar och ingrep aldrig förrän i absolut sista stund. Helt enligt principerna för flygutbildning. Det var bara det att jag ibland tyckte att han lät det gå väl långt. Men inget behövde lagas, så förmodligen hade han rätt. Eller som det hette förr i världen: om inte flygplanet behövde repareras, hade landningen varit lyckad.

Men det är med hovring som med cykling. Plötsligt sitter det där och går förmodligen aldrig ur. Hovringsövningarna blev mer och mer sofistikerade. Med stor förkärlek övade Grenhagen på Norrtäljes fotbollsplaner där diverse linjer fanns utritade. Hovra på tvären efter sidlinjerna, backa efter målgården med 90 graders hörn. Hovra runt mittcirkeln med nosen exakt över linjen och kroppen radiellt ut. Hovra runt avsparkspunkten med nosen eller stjärtrotorn exakt över punkten.

Vi flög med hängande last eller som det oftast blev, svängande last. Börjar lasten svänga kan det bli kritiskt. Man får då manövrera som en traversförare och snabbt förflytta helikoptern i sidled till en punkt över lastens ytterläge i pendelrörelsen. Det gällde emellertid att inte komma i otakt, då förvärrades svängningarna och i extremfallet kunde helikoptern dras omkull.

Vid flygning över vatten använde vi flottörer. Metallmedarna, som tillhörde standardutrustningen, hade ganska så dålig flytförmåga. Man fick då vara ytterligt noga med att inte ha någon som helst avdrift i själva sättningen utan sätta helikoptern exakt rakt ned. Gummiflottörerna besatt inte den ringaste glidförmåga utan den allra minsta avdrift kunde få helikoptern att välta. Metallmedarna hade dock en anings överseende med något slarv i detta hänseende.

Men vad händer om man får motorstopp med en helikopter? Flyger man med fart framåt förfar man som med ett vanligt flygplan, dvs ser sig om efter ett nödlandningsfält och tar sig ner efter sedvanlig bedömning. Farten framåt driver nämligen rotorn runt och därmed bibehålls lyftkraften precis som vid flygning med en autogiro.

Hovrar man däremot, får helikoptern snabbt flygegenskaper

som ett piano. När man hovrar bör man därför antingen vara så nära marken att fallet inte blir för stort eller befinna sig så högt upp att man genom en dykande manöver får upp farten framåt.

Själva sättningen efter en nödlandningsmanöver är intressant för en fixvingflygare. Mot slutet av inflygningen måste man bromsa ner farten eftersom helikoptrar normalt landas med noll i fart. Det gör man genom att succesivt hålla upp nosen och på så vis ställa rotordisken mot fartvinden. Därigenom bygger man också upp ett högre varv i rotern, som ger lyftkraft under den avslutande sättningsmanövern. Så långt påminner allt om vanlig flygning. Man tar alltså spaken bakåt mer och mer för att minska farten men i själva sättningen, som i fixvingflygplan utförs genom att ta spaken helt bakåt, måste man nu föra fram spaken så att medarna blir parallella med marken. Det är jobbigt för en fixvingpilot att övervinna en reflex som sitter hårt inprogrammerad i ryggmärken. Tar man spaken i magen, sätter man helikoptern med stjärtrotorn först och det finns många vackra exempel på stukade stjärtrotorer i helikopterskolornas avskrädeshögar. Det hände naturligtvis aldrig mig.

Mot slutet av utbildningen gick larm att tre fångar rymt från Europas då mest rymningssäkra fängelse i Norrtälje. Det är inte bara i våra dagar som fångelserna har svängdörrar. Vi försågs med varsin polis och deltog i jakten på rymlingarna. De infångades så småningom men inte med vår hjälp. Som tack för att vi trots allt ställt upp i jakten, blev vi inbjudna till ett studiebesök i fängelset.

Det här är nu 30 år sedan och jag minns att jag blev helt bestört över den nära nog lyx som bestods fångarna. Snygga enkelrum med allsköns bekvämlighet, ljusa eleganta samlingsrum och överdådiga mat. Våra värnpliktiga hade inte bråkdelen av den komforten.

Jag blev också bestört över vakternas minst sagt cyniska åsikter om sina patienter. "Det är lika bra att sy in buset på livstid från början. Dom kommer i alla fall tillbaka" var en vanlig kommentar. I viss mån hade de rätt. Vi vet nu att de allra flesta brott begås av en relativt liten klick kriminella, som tillbringar sitt liv med att åka ut och in på diverse anstalter. Men det var ändå kusligt att känna den kyla med vilken vakterna såg på sina fångar. Man tyckte att det daltades för mycket. Ett kok stryk då och då skulle sitta fint. Som ett typiskt exempel på daltet anförde en av veteranerna en

transport av en kvinrlig fånge från Långholmen till kvinnofängelset i Växjö:

"Den satans subban hotade med att ta livet av sig om hon flyttades. Så hon fick två vakter med sig i en enskild förstaklass kupé till Växjö. Det första hon gjorde när hon kom fram var att hänga sig. Man kunde lika gärna slängt in en repstump på Långholmen så hade man sparat både pengar och tid."

Generalstabskåren inom armén hade jag naturligtvis hört talas om. Men jag hade inte haft klart för mig vilken enorm betydelse kåren tydligen hade för den enskilde officeren. För mig hade generalstabskåren något av bisamhällets drönare över sig. En elit som utfordrades med andlig spis i en komfortablare omgivning än arbetsbina. Det var ett slag på tal att även vi i flygvapnet skulle samla våra militära begåvningar i en särskild pott, men som tur var blev det inte av. Det militära systemet inrymmer tillräckligt mycket av olika grader, stjärnor och annat lull-lull för att ytterligare belastas med ett frimureri i frimureriet.

Den direkta anledningen till att jag fick upp ögonen för denna företeelse inom armén var att helikopterskolans adjutant, ryttmästaren och helikopterpiloten Kurt Boudrie, blev kallad till en av generalstabskårens månatliga sammanträden för att presentera helikopterns användningsområden. Unge Boudrie blev alldeles till sig av lycka över att så tidigt i karriären erfaras den sällsynta ynnesten att få framträda inför de mäktige, eller i alla fall blivande mäktige.

Eftersom jag var den ende av eleverna som tjänstgjorde i något stabsliknande tog Kurt mig till sin förtrogne när det gällde formalia som tilltalsord, åskådningsmaterial - skulle det vara ombudsmannarespirator eller diaprojektor - och liknande synnerligen viktiga ting. Jag fick också lyssna till alla de mer eller mindre fantastiska utkast som sakta men säkert växte fram.

Naturligtvis blev föredragningen lyckad och höjden av all lycka - Kurt Boudrie blev inbjuden att delta i den efterföljande middagen. Hela den här uppståndelsen stärkte mig i min uppfattning att vi i flygvapnet borde skatta oss lyckliga som undgått denna organisatoriska onödighet. Det finns enklare sätt att hålla reda på sina begåvningar och se till att de matchas fram till ansvarsfulla befattningar.

Examensprovet vid helikopterskolan bestod för min del i att jag skulle flyga ut julsrinkan till Grundkallens fyr i Södra Kvarken utanför Öregrund. Fyren var då nybyggd och försedd med en helikopterplattform högst upp. Fyren stod som en pinne mitt i havet och syntes på långt håll. Själva landningen 37 meter upp i luften vållade inga större besvär och jag klev glad i hågen ur helikoptern med skinkan, juld:on alltså, i högsta hugg. Det fanns en liten lucka i plattformen för att ta sig ner i tornet och på vägen dit öppnades den och ett skäggigt ansikte log välkomnande.

Då, plötsligt, greps jag av en enorm, fantastisk och fasansfull svindel. Jag vräktes omkull som av en osynlig hand och låg bara och darrade av ångest. Krypande tog jag mig fram de två metrarna till luckan med skinkan släpande efter. Väl nere i tornet släppte svindeln som i ett trollslag och fyrpersonalen hade en viss svårighet med att behärska sin munterhet. En tuff jaktflygare som inte pallar att gå upprätt på en tiometersplattform utan skyddsnät 37 meter över havet!

Under den efterföljande kaffestunden satt jag och vändades inför avfärden. Men jag kunde ju inte gärna bosätta mig på fyren så det var bara att ta f-n i hampan och krypa ut. Och genast kom svindeln sättande som ett jehu. Det var tur att jag var fastspänd i helikoptern annars hade jag trillat ur av mina darrningar. Min följeslagare mekanikern och högbåtsmannen kände sig uppenbart inte heller väl till mods, dock av andra skäl än mina.

Vi lyckades med förenade krafter få fart på maskineriet och - mirabile dictu - så fort vi släppt kontakten med fyrtornet försvann svindeln som i ett nytt trollslag.

Vid samtal med hjärnskrynklande i ämnet har jag erfarit att mina symtom på intet vis är enastående. Vissa människor lider av svindel så fort de har förbindelse med marken. Givet ingen förbindelse, uppträder heller inga svindelanfall. Detta skulle alltså vara förklaringen till att jag under alla mina år i luften aldrig känt av någon svindel, däremot mått pyton till exempel vid färd i de nu så populära utomhushissarna.

Självklart gick jag ut som etta på flygvapendelen av kursen. Min enda kurskamrat och medtävlare om titeln var Olle Brunsthorp, redan då kolossalt ålderstigen. Jag tror att Olle var hela fyra år äldre än jag. Olle gjorde ett bestående intryck på kursen genom att försöka förklara sitt namn:

"Brunst vet jag vad det är, och hör också, men vad f-n p:et står för vet jag inte."

Vid avslutningsceremonien fick varken Olle eller jag något helikopterförarmärke som synligt bevis på våra nyvunna kunskaper. Märkligt nog finns det en föreskrift i det svenska medalj- och märkesgalna försvaret att en person som erövrat flygvapnets flygförarmärke inte får bära andra flygutbildningsinsignier vid sidan om. Däremot fortsatte jag med att flyga helikopter varvat med Draken och de andra fartvidundren i ett flertal år. En höjdare var när jag vid ett tillfälle flög helikopter ner till F13 och steg direkt över i en väntande J35. Det var tider det!

Familjen hade flyttat från Mariefred till Saltsjöbaden utanför Stockholm. Det medförde en del transportproblem för mig eftersom stockholmstrafiken är så nyckfull. Vi började slitet i Tegelhögen klockan åtta på morgonen och mina vänner på aerodynamiska detaljen hjälpte mig att lägga in vägsträcka, genomsnittsfart, friktionskoefficienter och annat nödvändigt i BESKen. Vi fick fram att jag borde lämna Furustigen kl 07.22 för att kunna slumra in i modulen prick åtta. Jag kom fram tio minuter i åtta. Nästa dag försökte jag med 07.32 bara för att finna att jag snavade på tröskeln 08.32. Efter ytterligare några försök gav jag upp och bestämde utan MBL-förhandlingar att jag öppnade mitt kontor klockan nio. Då var trafiken över och jag kunde operera efter en fast tidtabell.

För att inte lura statsmakterna på min eminenta arbetskraft, kompenserade jag min senare ankomst genom att stanna kvar en timme efter arbetstidens slut till klockan sex. Det hade också den fördelen att trafiken klingat av och även hemfärden gick någorlunda tidtabellsenligt.

Varför nu denna långa och helt ointressanta utläggning? Nu kommer det. Då stängdes alla ytterdörrar till Tegelhögen just klockan sex och alla som passerade ut efter detta magiska klockslag blev antecknad i vakten med utpasseringstiden angiven.

Min byråchef Bo d'Ailly började plötsligt så gott som varje morgon få rapport från vakten att kaptenen Björkman, flygplanbyrån, utpasserat 18.17, 18.24, 18.12, osv dagen innan.

Bosse bibringades, med vaktrapporterna som ett smygande gift, den uppfattningen att den där Björkman måtte vara en jäkel på att arbeta. Glömde jag att säga att motsvarande anteckningar inte gjordes på morgonen?

Hur som helst började det läcka ut en del antydningar från befodringsberedningar och liknande organ. Underverkens tid var tydligen inte förbi.

På förhösten 1961 blev jag en dag kallad till flygvapenchefen Torsten Rapp:

"Jaså, där är du", sa chefen, "jag har fått i uppdrag att fråga dig om du vill bli adjutant hos kungen."

Som vanligt hade jag fått kännning av dåligt samvete när jag blev kallad till generalen. Mina 45 dar i buren hade inte gått alldeles spårlöst förbi. Egentligen borde jag inte haft den välbekanta känslan. Tidigare hade jag fått reda på att jag skulle befodras till major. Ett då viktigt steg i karriären. Visserligen några år efter mina duktigaste kamrater, men ändå.

Frågan kom som en fullständig överraskning. Generalen hade sett barskare ut än vanligt, där han nästan försvann bakom det stora skrivbordet. Under den långa vandringen fram mot generalen hade flera tänkbara anledningar till en ordentlig utskällning susat genom huvudet på mig.

"Jag skulle gärna vilja ta reda på vad det innebär."

"Du får ta reda på vad fan du vill, men man tackar inte nej",



Foto: Fredrik Lindström/Pressens Bild

Till en adjutants uppgifter hörde att sprida ljus åt sin Kung.

gläfsste Torsten Rapp och lät ett brett leende förta verkan av tonfallet.

Den 1 oktober 1961 utnämndes kaptenen vid flygvapnet Ulf C-H Björkman till major vid flygförvaltningen, major i flygvapnet och adjutant hos HM Konung Gustaf VI Adolf. Alla fullmakter under-tecknade med kungen sirliga namnteckning.

Det var ordning och reda på den tiden. Och om mina år med en underbar människa och kung har jag redan berättat i en annan bok.

Majorskapet vid flygförvaltningen innebar att jag måste lämna min trevliga tjänst vid flygplanbyrån och i stället bli dadda åt souschefen för flygförvaltningen. På militärt språk heter det adjutant.

Även souschefen, generalen Greger Falk, var nyutnämnd. Min första uppgift blev att skaffa fram var sitt exemplar av ARBETS-ORDNING FÖR FLYGFÖRVALTNINGEN.

Vi satte oss på Greggans rum och började studera under en gripen tystnad.

"Vet du varför vi håller på med det här?" frågade Greger efter en stund.

Min gapande mun var svar nog.

"Vi måste kunna bestämmelserna för att veta hur vi ska kunna kringgå dem", sa Greggan. Han skulle få ett visst mästerskap på det området.

Naturligtvis var det intressant att få komma så nära maktens tinnar. Greger Falk och jag hade våra tjänsterum intill varandra med en gemensam entré genom sekreterarens rum. Det förelåg dock en viss skillnad i rumsstorlek och jag kan avslöja att mitt rum inte var det största. Greger var vänlig nog att ta mig med på de allra flesta föredragningar och evenemang och jag fick en viss inblick i spelet på de högre nivåerna. Så till exempel blev jag inblandad i en nog så avslöjande diskussion mellan två av Saabs påläggskalvar, Lars Brising och Bertil Johnsson, om vem av dem som skulle efterträda Tryggve Holm som Saabchef. Samtalet fördes i köket i den så kallade Saabvillan i Linköping efter en bättre representationsmiddag och tonen var både rå och hjärtlig. Ingen som den natten bodde i Saabvillan kunde undgå att ta del av kronprinsar-

nas plädering för den egna saken. Ingen av dem skulle heller efterträda Tryggve Holm.

Trots dessa nog så intrikata inblickar i livet på höjderna fann jag mitt egentliga arbete nog så trist. På flygplanbyrån fick jag i alla fall flyga och det med besked. Här fick jag hålla till godo med ett par pass i månaden ute på stabens flygavdelning på F8, där man disponerade en välfylld park av för en inbiten jaktflygare otroligt spännande skolflygplan.

Över mitt skrivbord flöt en jämn ström av upphetsande formulär av typen "Security statement" och "Application to visit ...". Dessa formulär skulle granskas och sändas ut till vederbörande besöksländer i god tid före de svenska delegationernas avresa. Motsvarande formulär strömmade likaledes jämnt in från utlandet beträffande utlänningars besök i Sverige. Min ansvarsfulla uppgift var att efter vederbörlig instämpling vidarebefordra dem till berörd besöksmottagare. Allt var standardiserat intill tristess och jag upptäckte snart att Gregers och min sekreterare Ulla Källström skötte pappersexercisen med större noggrannhet och med större ackuratess än jag var mäktig.

Min företrädare i ämbetet hade med ett förtjänstfullt mullvadsarbete lyckats klassa upp adjutanttjänsten till majors grad och han blev inte särskilt glad när han fick reda på att jag anmält till Greger Falk att sysslan bäst sköttes av sekreteraren. Majoren kunde lämpligen kommenderas ut på förband som flygchef.

Greggan var klok nog att inte ta min anhållan om förflyttning personligt, utan han förstod fuller väl, som den genuine pilot han själv var, att unga majorer inte skall sitta och rulla tummarna bakom fina skrivbord. Men vårblandaren, årets organisationsorder, var redan lagd och nog kunde jag ge mig till tåls åtminstone ett år?

Med Ulla Källström väl inkörd på att sköta pappersfloden, beställa bilar, käk, hotellrum och annan adjutanturverksamhet, ägnade jag mig åt att plöja igenom flygförvaltningens alla skrymslen och vrår. Jag lärde mig bland annat att inse att måttet på en förvaltnings effektivitet ansågs vara dess förmåga att göra av med pengar. Bakom det enklaste inköp låg en inköpsanmodan som detaljerat beskrev specifikationskraven på den tilltänkta prylen och detta aktstycke var inget som åstadkoms i brådrasket. Många

veckors grubbel kunde ligga bakom inköp av ett parti gem. Böjlighet, knipförmåga och allmän manövrerbarhet måste studeras i dess minsta detalj. Att bara kila ner på Svanströms och köpa en påse gem var helt oförenligt med urgamla tjänstemannatraditioner.

Efter nära tio år skulle jag återkomma till Tegelhögen, denna gång på stabssidan, och när jag gick över till förvaltningen var det som att komma hem till gamla mormor. Ingenting hade förändrats, samma gamla papper och inköpsanmodanen cirkulerade runt i samma gamla behagliga takt.

Mina strövtåg i Tegelhögen förde mig också över till flygstaben, där jag fann en gammal hedersman vegeterande som stabsbyggnadens vicevärd. Einar Christell var reservofficer med majors grad och han pratade gärna bort en stund. Samtalsämnet cirkulerade företrädesvis kring hans samröre med generalen Umberto Nobile och hans nordpolsexpeditioner. Einar hade bland annat deltagit i räddningsexpeditionen efter luftskeppet Italias haveri 1928. Det var för övrigt under dessa försök att undsätta Nobile som den norske polarforskaren Roald Amundsen förolyckades. Av detta kanske framgår att åldersskillnaden var ganska så stor mellan de två majorerna.

Einar Christell hade också hand om flygvapnets presentförråd. I detta fanns tändsticksaskar m/större med flygvapnets emblem mot flaggblå botten - en mycket vacker ask. De, som Einar fattat tycke för, kunde till jultid under övliga ceremonier motta en sådan ask som julgåva. Överlämnandet skedde under former som fick mottagaren att känna att ordensförlänningar endast var att betrakta som en klapp på axeln av en förbipasserande medlem ur A-laget.

För att i någon mån visa min tacksamhet för en sådan förläning och samtidigt nyttiggöra mina nyvunna kunskaper i helikopterflygning, ordnade jag en lunchutflykt med Einar och min chef Greger Falk till min svärfar, den nu sedan länge pensionerade Bengt Nordenskiöld. När vi landade på en äng alldeles utanför hans tomt bredvid vägen till Dalarö, uppstod en viss förvirring. Farbror Bengt hade tagit fel på dag och stod och rensade i ett land av något slag, samtidigt som han sökte värja sig mot kråkorna. Han hade helt nyligen satt upp en fågelskrämman, som han klätt i sina allra äldsta kläder. Kråkorna hade utan minsta tvekan gått till ögonblicklig attack mot fågelskrämman.

”Och nu har dom tydligen tagit fel på mig och fågelskrämman”,

sa den aristokratiska farbror Bengt lätt uppbragt över detta obegripliga misstag. Med tanke på farbror Bengts trädgårdsklädsel föreföll misstaget inte så anmärkningsvärt.

Farbror Bengt brassade snabbt käk, sin favoriträtt skinka och ägg, och var hör- och synbarligen förtjust att få träffa gamla vännerna Greger och Einar. Fast färd sättet hade han inte mycket till övers för. Jaktflygplan var det enda som dög på den kanten.

Tiden led och jag med den. När jag just segat mig igenom första halvåret som tjusig adjutant hos souschefen vid Kungl Flygförvaltningen ringde Björn Bjuggren. Björn var nu chef för första flygeskadern eller - i folkmun - ÖBs klubba. Han var djupt bekymrad. F7 i Såtenäs hade på kort tid haft en rad haverier som tagit sju flygares liv. Enligt Björns fasta övertygelse låg felet hos de ansvariga cheferna och då i första hand hos flygchefen och divisionscheferna. Dessa arma människor skulle med omedelbar verkan bytas ut. Ville jag åta mig att bli flygchef?

Efter en snabb konsultation med min fru generalsdottern, som var fostrad med snabba ryck i flygvapnet, kunde jag omgående meddela Björn Bjuggren att jag kunde ställa mig till förfogande.

Den 21 maj 1962 tillträdde jag tjänsten som flygchef vid attackflottiljen i Såtenäs.

F7, Kungl Skaraborgs flygflottilj

Såtenäs ligger c:a två mil väster om Lidköping vid Vänernstranden med den lilla byn Tun som närmaste granne. Den först kände ägaren till gården var väpnaren Harald Lake som bodde där 1392-1412. Den nuvarande herrgårdsbyggnaden uppfördes någon gång på 1800-talets mitt och har nu blivit en trivsamt officersmäss.

F7 tillkom i samband med försvarsbeslutet 1936 och det var i början inte alls meningen att flottiljen skulle ligga Såtenäs. Orter som Karlstad, Mariestad och Trollhättan nämndes i den ganska så häftiga diskussion som föregick det slutgiltiga beslutet. Som vanligt, höll jag på att säga, la Bengt Nordenskiöld sig i diskussionen och satte pekfingret på kartan:

"Här skall F7 ligga."

1940 sattes flottiljen upp och den fick en ovanlig utformning. Eftersom det Nordenskiöldska pekfingret hamnat mitt ute på vischan fanns inte bostäder till flottiljens personal. Enligt amerikanskt mönster, fast inte på långa vägar så storslaget, byggdes små byar av tjänstebostäder för de tre befälskategorierna. Officerarnas bostäder hamnade på Örns udde ut i Vänern, underofficerarnas söder om kanslihuset och underbefälets utanför vakten på andra sidan fältet i en liten villastad med småhus.

Bostäderna var olika stora beroende på hyresgästens militära grad. Om till exempel fänrikar och löjtnanter hade tre rum, hade kaptener fyra och majorer fem. Till denna grundtilldelning enligt allehanda reglementen lades ett extra rum avsett för hembiträdet. Bengt Nordenskiöld hävdade med emfas att hans flygare måste ha hembiträde för att kunna vila ordentligt. Vem ville ta på sitt ansvar att en flygare havererade på grund av utmattning därför att hans vilotid störts av triviala hushållsgöromål beroende av brist på hembiträde? Fortifikationsförvaltningar och byggnadsstyrelser fick ge sig för detta oomkullrunneliga argument. Därav kommer det sig att officersbostäderna i Såtenäs innehåller ett rum extra utöver gängse norm.

Att sedan hembiträden redan när beslutet togs var en utrotningsshotad ras, var en helt annan historia. I de allra flesta fall blev det extra rummet en välkommen barnkammare eller tonårslyxa. I varje fall fanns där inga hembiträden så långt ögat kunde nå.

En given nackdel med att bo kategorivis var att det förstärkte

skillnaden mellan de tre befälsgrupperna officerare, underofficerare och underbefäl. En annan att folk höll reda på varandras göranden och låtande. Skvallret frodades i vida kretsar och om man var litet udda, kunde det vara ytterligt svårt att bli accepterad i det sällskapsliv som också blomstrade.

Men genom att man bodde så nära inpå varandra, fick man också hjälp i nödens stund. Under mina år vid Såtenäs inträffade ett par verkliga tragedier och då var det skönt att se hur alla levde med och stöttade de utsatta.

Alla deltog också med liv och lust i de fester som arrangerades av driftiga mässofficerare, understödda av vår duktiga husmor Dagny Johansson, "tant Simon" för barnen, som hon frikostigt försåg med glasspinnar. Minst två stora kalas gick årligen av stapeln på vår fina mäss. Dels vårfesten och dels den pampiga gåsfesten i stor mäsdräkt, ordensprakt och högstämnda tal. Bland de senare erinrar jag mig med särskild glädje den försvarsområdesbefälhavare som under en timmes tid ideligen ömsade skinn och sa ungefär samma saker:

"Jag talar nu i egenskap av hemvärnschef... jag talar nu i egenskap av frivilligchef ... jag talar nu i egenskap av nära granne ..jag talar nu i egenskap av försvarsområdesbefälhavare."

Skönt att få veta vad han talade som. Det hade också suttit fint att få veta vad han talade om.

Det var också tryggt att ha fjärdingsman boende alldeles utanför vakten. Det var i brytningstiden då polisen skulle förstatligas. Fjärdingsman brukade ringa upp till massen vid avskedsdags och lämna rapport:

"Statspolisen patrullerar på stora vägen, så det är bäst om herrskapet tar gamla vägen till Lidköping."

Flottiljens första flygplan var den skandalomsusade Capronin, som i snabb takt följdes av B17, B18, A21, A21R och attackversionen av J29. När jag tillträdde flög man med den gamla trotjänaren A32 Lansen.

När jag kom till Såtenäs var, enligt den tidens sätt att se, Lansen redan ett gammalt flygplan. Redan 1946 hade de första studierna beträffande ersättning av flygvapnets attack-, spanings- och allvädersflygplan påbörjats. Som vanligt hade Saab tagit för sig ordentligt när det gällde att ligga på framkant av utvecklingen. Lansen blev vårt första egentliga systemflygplan med integrerade funk-

tioner för elektronik och vapensystem. Aerodymaniskt blev Lansen också avancerat med en pilvinge med 39 graders bakåtsvepning. Den första prototypen hade gått i luften i november 1952 med Saabs chefsprovflygare, Bengt Olow, som förare och i december 1955 hade F7 fått sitt första flygplan.

Projektledaren Arhur Bråsjö hade från början planerat att bygga den nya flygplanfamiljen kring de svenskutvecklade jetmotorerna Dobern och den starkare Glan. Det var STAL i Finspång som i konkurrens med Flygmotor hade fått utveckla sin motor Dobern II. Prototyp var redan framtagen och man hade börjat flygprova den nya motorn i en flygande provbänk – ett modifierat bombflygplan Avro Lancaster. Allt förföll gå planenligt och specifikationerna hade uppfyllts.

Då fick flygvapnet ett synnerligen gynnsamt erbjudande från England om licenstillverkning av Rolls Royce Avon, en motor i ungefär samma klass som Dobern. Dessutom skulle svenskarna få vara med i den fortsatta utvecklingen av Avonfamiljen.

Flygförvaltningen beslutade att projekten Dobern och Glan skulle läggas ned, vilket måste varit en stor besvikelse för projektledaren Curt Nicolin. Måhända var bäst som skedde. Vårt land hade möjligen varken haft kapacitet eller ekonomi att kunna hänga med i de utomordentligt kostsamma motorprojekt som komma skulle. Och STALs pengar var inte bortkastade. Erfarenheterna från främst Glan har lagt grunden till STALs stora kompetens och framgångar på marknaden för gasturbiner.

Ja, ni läste rätt. Det var en ung flygingenjör Curt Nicolin, ännu inte fyllda 30, som fått det stora ansvaret att leda Sveriges första och enda stora jetmotorprojekt. Han skulle bara något år efter nedläggningsbeslutet bli VD för STAL och sedan har karriären rullat på.

När jag nu ändå berättar om Curt Nicolin, kan jag inte underlåta att nämna hans stora insats för att behålla vår gamla skola, Sigtunastiftelsens Humanistiska Läroverk i Sigtuna. Inte bara Hum, utan även tvillingskolan på andra sidan Sigtuna, Sigtunaskolan. Båda dessa skolor var privatskolor och höll på att gå i putten för ett tiotal år sedan.

Räddningsaktionen leddes av Curt för Hums räkning och Peter Wallenberg ställde upp för Sigtunaskolan. Dessa båda upptagna herrar sydde ihop ett paket för hur omstruktureringen skulle gå till. Väntetider mellan sammanträden och på all världens flygplat-

ser användes till planering. Saneringen gick sedan i princip så till, att Sigtunaskolans mark och byggnader såldes. Överskottet användes sedan till att bygga en helt ny skola med Hum som stomme. Nya elevhem, lektionssalar, centralkök och idrottsanläggningar har sett dagens ljus. Sigtunaskolan Humanistiska Läroverket föddes.

Vid ett fördettingmöte redogjorde Curt för hur rekonstruktionen skulle läggas upp. Den som hårdför och barsk ansedde industriledaren berättade också med en innerlig känsla av tillgivenhet vad skolan betytt för honom och hur mycket han hade skolan att tacka för en bra start i sitt liv. Hans stämma var nära att brytas av det känslomässiga engagemanget. Vi som var närvarande glömmer aldrig.

Men åter till Lansen och Såtenäs. Under min tid vid flygplanbyrå hade jag flugit alla tre varianterna av Lansen – jakt, spaning och attack. Inflygningen vållade således inga bekymmer. Det var bara att tuta och köra. Jag minns dock med blandade känslor en av mina första flygningar. Det handlade om bombfällning under mörker.

"Skitenkelt", förklarade divisionschefen Lasse Kilén. "Vi fäller i sammanhållen grupp under planflykt på låg höjd. Du har bara att hänga med och fälla på gruppchefens order."

Vi gav oss ut i kolsäcken. Jag såg gruppchefens lanternor glimma i natten.

"Förbered fällning", knastrade radion.

Jag förberedde.

"Fäll...", beordrade gruppchefen.

Jag fällde.

"NU", sa gruppchefen.

Som jaktflygare var jag van att operera på relativt hög höjd. Den svenska attacken har en specialitet som den torde vara världsbäst på – att flyga lågt. Jag hade naturligtvis övat lågflygning tidigare under mitt flygarliv. Både beordrad och mera spontan, om uttrycket tillåtes. I den allmänna personalomsättning, som vid mitt tillträde rådde vid F7, hade man stoppat in en sturig divisionschef från F6 i Karlsborg och det var Carl-Otto Hornwall. Carl-Otto tog handfast ur mig alla illusioner om att vara en lågsniffarnas mästare.

Vi skulle gå ut över Västerhavet och öva fingerade robotanfall

med anflygning på lägsta höjd. Efter en stund frågade Charlotta, han kallades så av någon anledning, hur jag hade det med syrgasförrådet där uppe i skyn. Divisionen i övrigt låg på snuslägsta höjd med sju vackra strimmor från jetstrålarna i vattnet efter sig. Jag däremot brakade tryggt fram på så där en 20 meters höjd. Hur jag än försökte kom jag inte längre ner. Det var något i mitt undermedvetna som sa ifrån – hit men inte lägre.

Jag blev så förbaskad att jag tog ut en av flottiljens bästa navigatörer och gav mig ut på privatlektioner i lågflygning. Hur många pass vi avverkade flygande fram och tillbaka över Vänern minns jag inte. Jag minns bara att jag inte kom lägre än tio meter på radarhöjdmätaren. De andra dårarna flög på så där en två, tre meter och påstod att om man kom ner på den höjden, så bildades en luftkudde under kärran som liksom bar upp ekipaget. Det var en njutning som jag tacksamt fick avstå ifrån. Men jag fick dock det erkännandet att för att vara jaktflygare, så var det inte så tokigt.

Egentligen borde jag begripit bättre. Det är som med simning. Har man inte lärt sig simma frisim som barn så går det knappt att lära sig som äldre. För övrigt hade jag under min inflygning på A32 några år tidigare kommit i kontakt med en annan sturig divisionschef vid F17, Ronneby. Artur "Etiopien-Lasse" Landare tog med mig i sin division – också robotövning till havs. Men den här gången var det på natten. För att kunna flyga på tillfredsställande låg höjd utan någon horisontlinje att gå efter, beordrade Artur en noggrann inställning av höjdmätaren på noll när vi stod i banänden före start. Eftersom banänden låg tio meter över havets yta var det ju bara att flyga med höjdmätaren på noll för att garantera en flyghöjd på tio meter. Lätt som en plätt eller hur? Och tur att det var kolsvart så att man inte såg något.

Min nye flottiljchef, Folke Barkman, välkomnade mig varmt om än med någon misstänksamhet. Förhållandet mellan Folke och Björn Bjuggren var nämligen inte det allra bästa. Vad det berodde på vet jag inte. Men jag har efteråt fått reda på att eskaderchefen kom upp till F7 efter det sista haveriet i haverikedjan för en genomgång med samtliga officerare. Efter avlämning fick de under cirka 30 minuter stående åhöra en magnifik utskällning med utnyttjande av svenska språkets hela valörrikedom. Därefter avtågade generalen utan att låta någon komma till tals. Samtliga blev naturligtvis oerhört upprörda och då i synnerhet flottiljchef-

en. Man begick då dumheten att meddela eskaderchefen att man inte förstått budskapet och bad om ett förtydligande.

Björn Bjuggren tövade inte, utan återvände och gav en utförlig repris på tidigare föreställning. Även denna gång fick församlingen stå upp under seansen.

Det var därför inte så märkligt om Folke Barkman till en början ställde sig något avvaktande till den av eskaderchefen handplockade flygchefen. Det låg ju snubblande nära till hands att jag skulle fungera som en sorts politruk.

Att jag var jaktflygare gjorde på intet vis saken bättre. På den tiden var första flygeskadern ett eget litet flygvapen i flygvapnet med utpräglad revirkänsla och skråtänkande. För första gången i attackens historia hade man gått utanför de egna leden och satt en jaktflygare i en ledande flygande befattning. Misstänksamheten växte, om än ogrundad.

Sant är emellertid att jag vid ett personligt samtal med Björn Bjuggren uppmanades att rapportera direkt till honom om jag skulle finna något anmärkningsvärt vid F7. Min första och enda rapport innehöll, att jag inte kunnat finna att någon chef gjort något som helst fel som kunnat utlösa den tragiska haverikedjan. Jag hade noggrant gått igenom haverikommissionernas preliminära rapporter och kompletterat med samtal med förare som varit inblandade i haveriförloppen. Den enda slutsatsen som kunde dras var att serien haverier hade inträffat med en kusliga precision hos det gåtfulla tre-talet. Sedan gammalt hävdades med bestämdhet att enligt någon mystisk lag skulle haverier alltid inträffa tre i taget.

Bland mina första åtgärder var att infria löftet till mig själv, att om jag någonsin blev flygchef, skulle jag se till att mina divisionschefer fick det fulla ansvaret för flygtjänsten. Enligt min bestämda uppfattning var det, som jag redan framhållit med viss skärpa, divisionschefen och endast han som kände sina förares kunnande och som kunde avgöra svårighetsgraden på övningarna i luften. Här skulle ingen flygchef hoppa in och ändra i divisionschefens planering.

Det skulle inte dröja länge innan mina teorier om chefsskap fick en praktisk och påtaglig tillämpning. En av divisionerna skulle flyga mörker och vädret var något tveksamt. Inte så dåligt att det var oflygbart men inte heller så bra att det var självklart att starta.

Efter meteorologens föredragning och genomgång av de plane-

rade övningarna skulle så själva ordern för flygning komma. Divisionschefen och löjtnanten Paul Ahlström tittade vädjande på mig.

"Divisionschefen fattar beslut om kvällens flygning", sa jag och lämnade ordersalen.

För den oinvigde förefaller detta måhända ytterst trivialt och inget att skriva hem om. Men faktum är att det innebar en liten, men dock revolution i det gamla slentriantänkandet. Och jag kände mig ganska så tillfreds med mig själv, om sanningen skall fram.

Ett annat flygchefslöfte var att inte sitta på kammaren och kura utan verkligen försöka vara med i flygtjänsten, utan att för den skull lägga mig i. Jag la upp ett schema innebärande att jag flög som vanlig pilot på de olika divisionerna enligt en viss turordning. För att ytterligare understryka att jag inte deltog i flygtjänsten som någon sorts inspektör, använde jag divisionens färg på halsduken istället för stabspersonalens vita färg. Om detta i utomstående ögon måhända infantila jippo gick hem i stugorna vet jag inte. Jag flög regelmässigt på förmiddagarna, använde några timmar efter lunch till skrivbordsarbete för att senare kunna ansluta på divisionens fysiska träning, avrundad med en bärs på mässen med tillhörande rundsnack. Det här fungerade ganska så bra i början men med åren växte byråkratin, mycket beroende på att flottiljchefen fick allt mer att göra utanför flottiljen. Baschefen Arne Jung, min gamle vän och trätobroder flygchefen från F13, slutade och jag blev plötsligt flottiljens andreman vilket på intet vis minskade pappersexercisen. På den kanten hade jag en ovärderlig hjälp i chefen för flottiljens expedition, förvaltaren Lennart Franzén. Frasse var en jovialisk, rundnätt herre som alltid var på språng och som lagrade alla sorters upplysningar i huvudet – från strikt tjänstemässiga dito till det senaste skvallret. Hans söta assistent Kerstin Andersson befriade mig från pekfingersvalserna på skrivmaskinen och såg till att mitt magra stabsarbete såg tillförlitligt ut.

Och det var verkligen magert. Min stabstjänstmetodik var synnerligen enkel. Jag samlade helt enkelt alla inkommande handlingar – öppna såväl som hemliga – i en stor låda. Grundtanken var den, att om det rörde sig om något viktigt, borde vederbörande höra av sig om det inte kom något svar. Hörde avsändaren av sig, fanns i rummet intill mitt den med ett utomordentligt ordningsinnehåll och ansvars känsla försedde vapenofficeren Claes Grönberg

alltid redo att greja situationen. Claes var visserligen fyra år äldre än jag både i ålder och tjänst, men var osvikligt lojal mot sin yngre chef. Bengt Nordenskiöld sa att det inte finns något så flott som en hoppad officer som fortsätter att göra sitt bästa. Claes tillhörde de flottaste.

Flottiljchefen noterade efter en tid min svaghet och skrev i mina vitsord att jag inte var särskilt framstående i stabstjänst. I mina ögon en utomordentlig komplimang. Han skrev också att jag var lämpad som flygattaché. Hur detta gick ihop förstår jag fortfarande inte. En försvarsattachés huvuduppgift är ju att skriva utförliga och korrekta rapporter från sitt värdland. Vilket i sin tur innebär att man måste vara väl förfaren i stabstjänst.

Attackens huvuduppgift var att anfalla mål till sjöss och på marken. För att nå fram utan att bli upptäckt flög man som sagt lågt, under fiendens radartäckning. Men för att själva anfalllet skulle kunna genomföras med någorlunda precision, krävdes att sista delen av attacken skedde under dykning. Här förstår var och en att upptagningen från lägsta höjd till utgångspunkten för dykning var ett känsligt kapitel, eftersom man då exponerade sig kraftigt både för det fientliga luftvärnet i närheten av målet, fi radar och eventuell fientlig jakt i grannskapet. Det gällde alltså att med ett listigt manövrerande minimera den fientliga inverkan på anfalllet.

När jag kom till F7 flög attacken alltid i division med de två grupperna om fyra flygplan i kolonn bakom varandra. Upptagningen skedde i form av en S-sväng; först en kraftig sväng åt ena hållet varvid flygplanen på den sidan gruppchefen kom i kläm och sedan en lika kraftig sväng åt andra hållet varvid resterande flygplan i gruppen kom i motsvarande kläm. Ingen i gruppen, utom gruppchefen, hade en chans att se målet, än mindre rikta in sig med någon större precision. Man sköt och fällde när gruppchefen gjorde det och i allmänhet blev resultatet godtagbart.

Under min tid på jakten hade vi också övat anfall mot mål på marken efter anflygning på lägsta höjd. Sista biten grupperade vi om i flank så att alla flygplan låg till exempel till vänster om gruppchefen. Upptagningen skedde sedan under högersväng in mot målet och alla i gruppen kunde då se målet redan i början av upptagningen över gruppchefens flygplan.

Det tog en tid innan jag lyckades övertyga mina divisionschefer

om flankanfallets fördelar jämfört med S-anfallets. Men det gick. En ung fänrik, Göran Tode, fick i uppgift att närmare prova ut nymodigheten. Efter en tid kom han tillbaka och ville visa upp resultatet. Av det gamla flankanfallet hade blivit ett tufft, avancerat anfall som kan var litet svårt att beskriva i ord.

Grundprincipen med att anflyga c:a 30grader snett mot anfallsriktningen och i flank, kände jag igen. Men sen! Upptagning nästan lodrätt, över på rygg, dra ner nosen mot målet med en tre, fyra g, rolla över till rättvänt läge och sedan fälla eller skjuta. Efter anfallet förnyad upptagning för att undvika splitter från målet och en ny halvroll ner på lägsta höjd. Hela proceduren var en hisnande upplevelse. Trots den avancerade flygningen hade gruppmedlemmarna hela tiden full koll på målets läge och precisionen i anfallet ökade. Och det hela blev inte sämre av att luftvärnet, under den korta tid flygplanen exponerade sig, hade svårt att hänga med i de branta manövrerna.

Så långt var allt gott och väl. Men att sälja idén till gudarna i eskaderstaben visade sig vara ett hopplöst företag. Flygvapnet ansågs med all rätt vara en modern försvarsgren men på första flygeskadern frodades konservatismen. Inga nya idéer här inte och framförallt inte från någon suspekt jaktflygare! Vi på F7 framhårdade emellertid och jag hade inte klarat biffen utan mina divisionschefer. Efter ett par större övningar där F7 konsekvent använde flankanfallet, insåg allt fler att S-anfallet var moget för skrotning. Numera lär flankanfallet vara standard även för de moderna Viggenförbanden.

Men detta skulle inte bli min enda match med eskaderstaben. Vi militärer har ett gott rykte om oss för noggrann och effektiv planering och det ligger en hel del sanning i det. Det är bara en sak som jag alltid opponerat mig emot. Och det är att vi praktiskt taget aldrig får öva efter de uppgjorda planerna.

Nästan alla större övningar följer samma schema. Först en lugn inledning några timmar och sedan bryter improvisationen lös. Övningsledningen slår ut radarstationer, telefonnät, radiostationer, vägar, flygplan, baser, underhållstjänst – praktiskt taget allt som går att störa ut, störs ut. Vi får aldrig öva efter grundplanerna för att kolla att de verkligen stämmer. Allt skall improviseras och fixas. Det är nyttigt, inte tu tal om det. Men ibland kan det vara litet frustrerande att aldrig få se om planeringen håller vad den lovat

på pappret. Nästa match med eskaderstaben skulle gälla en planerad improvisation. Som jag nämnt uppträdde attacken alltid i division. Två grupper om tillsammans åtta flygplan. På fredsflottiljerna fanns regelmässigt tre divisioner varav en alltid var upptagen av grundutbildning av något slag. Flottiljen förfogade således bara över två fullt krigsdugliga divisioner.

En tänkare i eskaderstaben kom fram till att skoldivisionens flygplan borde kunna användas i örlog och med strikt matematisk logik utfärdades en order att var och en av de båda krigsdivisionerna skulle ta emot en tredje grupp från skoldivisionen. Dessa skulle bemannas med lärare från skoldivisionen och på så vis ökade krigsdivisionernas eldkraft med hela 50 procent! Att vi sen skulle uppträda med tre grupper istället för den inövade taktiken med två bekymrade inte filosoferna. Att klargöringslagen på krigsbaserna var dimensionerade för klargöring av två grupper var lappri. Att de skyddade uppställningsplatserna vid krigsbaserna var beräknade för åtta flygplan var försumbart.

Min tanke var att om man ville utnyttja även skoldivisionens flygplan i krig – vilket i sig var en utmärkt och snudd på självklar idé – borde man istället med lärarna som stomme bilda en tredje division genom att föra över en del förare från krigsdivisionerna. Då stämde plötsligt allt med taktik, klargöring och skyddad uppställning. Dessutom ansåg jag att man i en onormal situation, vilket krig onekligen är, borde handla så normalt som möjligt och inte planera en improvisation redan i inledningsskedet.

Om det var svårt att få gehör för flankanfallet, var det stört omöjligt att få gehör för denna propå att söka hålla fast vid vissa grundtankar. Flankanfallet kunde man ju visa upp och direkt peka på resultat. Men nackdelarna med tolv-divisioner hade inte samma påtagliga genomslagskraft. Efter något år fick jag Björn Bjuggren på tu man hand och klagade min nöd. Det tog ändå tid att häva den omöjliga tolvflygplansordern. Men det gick.

En tredje match gällde eskaderchefens pippi på att alla övningar skulle ges en trovärdig förutsättning för att förarna skulle leva sig in i stundens allvar. Det gick inte bara att spåna om att en konflikt utbrutit mellan öst och väst. Nej, det skulle vara folkuppror i Långtbortistan som medfört kravaller i Östersjöstaterna vilket i sin tur medfört att en mängd flyktingar försökt ta sig över till Sverige i småbåtar. Sovjetiska sjö- och flygstridskrafter hade kränkt svenskt territorium och skadat svenska örlogsfartyg. Första eska-

dern skulle anfalla sovjetiska förband på svenskt område osv osv.

Alla dessa mer eller mindre fantasifulla förutsättningar slutade alla på samma snöpliga vis:

”Målet representeras av Hattefuran”.

Hattefuran var F7:s bomb- och skjutmål och hur magnifika scenarior som än målades upp, visste alla förare att det skulle sluta med att vi skulle åka in på lägsta höjd från silona i Skara mot gamla hederliga Hattefuran.

Kunde man inte skapa ett annat mål, ett mål där man dessutom inte var låst till en viss anfallsriktning utan fick tillämpa kunskaperna i målanalys och ta hänsyn till luftvärn, radartäckning, fientlig jakt och belyningsförhållanden, till exempel solens läge?

I våra flygplan fanns en gedigen registrerutrustning och det enda som fattades var en ordentlig mätbas på marken. Om man således tillverkade tre lättransportabla och hopvikbara pyramider och ställde ut dem i en triangel med låt säga 25 meters mellanrum så hade man ju hux flux den eftertraktade mätbasen. Det gällde bara att ha markägarens tillstånd och sedan kunde man ställa ut pyramiderna precis var som helst. Ett rörligt mål med andra ord. Och istället för bomber och raketer använde man sig av registrerkameror – precis som vi gjort inom jakten sedan länge.

Men det här blev för mycket. Visserligen gick flottiljingenjören Lars Olausson efter viss tvekan med på att låta tillverka pyramiderna men efter några övningar ansåg man på högre nivå att folk klagade på flygbuller och lågflygande flygplan på platser där man dittills inte sett Lansen på nära håll. Men enligt hörsägen lär man i dessa yttersta dagar använda sig av något snarlikt system med Viggen.

Däremot fick jag igenom att vi skulle ordna en divisionschefskurs vid F7. Jag hade till min stora förvåning noterat att attacken inte hade någon kurs motsvarande jaktens på Flygvapnets Bomb- och Skjutskola. Det blev naturligtvis ett helsikes jobb med att ta fram kursplaner, ordna fram ämneslärare och experter från staber och förvaltning, förläggning och käk till alla dessa människor. Men till min hjälp fick jag en genuin arbetsmyra i flottiljens chefsnavigatör, fanjunkaren Gert Olof Nilsson, numera lystrande till namnet Colbin, och flottiljens äldste divisionschef Lasse Kilén.

Alltid lika orubbligt artig och välputsad gjorde Gert Olof ett jättejobb. När kursen väl var överstånden, skrev Gert Olof ihop en rapport som var lysande. Denne märklige man vägrade att bli



Foto. Göran Tecé, F7

Jetknallarna i luften - med extratank och sjömålsrobotar.

uttagen till officersutbildning trots att han fick många erbjudande.
 "Är man underofficer så är man." Så det så.

Nästan varje jaktflottilj med självaktning hade en uppvisningsgrupp. Fogdegruppen på F13, Haglindgruppen på F9 och Sven Lampells Acrohunters på F18 för att bara nämna några exempel. Attacken hade däremot ingen. Och vad kunde vi egentligen sätta emot de hypermoderna, smäckra och snabba jaktflygplanen? Våra gamla Lansar var i dessa sammanhang inte särskilt upphetsande. Men jag hade lärt mig på F13 hur mycket en skicklig uppvisningsgrupp betydde för självkänslan och andan på ett förband och jag grubblade då och då på hur vi på attacken skulle kunna profilera oss i den här branschen.

Så kom jag på det. På jakten tog man bort all yttre utrustning och deltankade uppvisningsflygplanen för att de skulle bli så lätta och därmed så lättmanövrerade som möjligt. Vi skulle naturligtvis göra tvärtom. Vi skulle ha kvar vår extratank under magen och dessutom hänga på vårt huvudvapen – två sjömålsrobotar. Vi

skulle göra uppvisning med fullt krigsutrustade flygplan!

Den här gången gick jag direkt på eskaderchefen och bad om tillstånd att få börja träna. Den gamle piloten Björn Bjuggren blev väl inte precis till sig i trasorna, men han sa ja.

Så föddes "Jetknallarna från Tun" eller "Majoriteten" som vissa uttryckte det eftersom det låg en major i täten. Min gode vän flottiljingenjören kom naturligtvis med de obligatoriska invändningarna om hållfasthet, belastningsskador mm mm. Men chefsnavigatören kunde sin räknesticka och visade att robotarna flög på egna vingar och således inte utsatte flygplanet för några större påfrestningar.

All denna yttre utrustning bromsade förstas upp farten. För att kunna göra looping var vi tvungna att mata fart från så där en 3 000 meters höjd och ändå var det med ett nödrop som vi kom runt. Vi fick alltså vackert börja uppvisningen med looping och sedan fortsätta med gungor och rollar i vacker rutformering. Det hela avslutades med en tjugisig split-down där de fyra flygplanen stack iväg åt varsitt håll på lägsta höjd.

Vi höll på med det här i ett par säsonger och blev naturligtvis inte lika kända som de vassare jaktgrupperna. Men vi hade roligt och vi fick upp den efter alla haverier domnande lagandan igen.



Foto. F7.

Jetknallarna på marken. Fr v: Lars-Erik Frodelius, förf, Ragnar Jarflod (navigatör), Bo Hellström, Bertil Johansson och Lars-Erik Fagerholm (navigatör).

Sista sommaren gjorde vi bara en uppvisning och då i rote. Men det har sin särskilda historia.

Det sägs att skådespelare lider av rampfeber. Är den lika hemsk som den jag led av redan dagen före uppvisningarna, är det ett Guds under att vi har teater överhuvudtaget. Jag sov inte en blund – eller kanske en liten – natten före och det var med möda jag släpade mig ut i flygplanet. Det värsta var när vi skulle starta från fältet där uppvisningen skulle ske med allt folk omkring. Jag förbannade min dumhet att sätta igång något så idiotiskt och lovade mig själv att aldrig mera flyga uppvisning.

Krampen i magen satt i ända tills vi fick startorder ute på banan. Då släppte allt och när vi sedan landade efter en bejublade flygning, hade jag glömt alla mardrömmar och såg fram emot nästa flygdag. Rampfebern var totalt glömd.

Gruppens uppvisningar kompletterades på ett förtjänstfullt sätt av Håkan Högstadius i en enskild Lansen. Håkan var inte bara en skicklig pilot, han visade sig trots sin späda ålder ha utomordentligt god hand med mina små flickebarn. Ögonen tindrade på de små när de talade om farbror "Åkarn".

Till det militära systemet hör också ett omfattande utbud av specialkurser i de mest skiftande ämnena. Hundofficerskurs, press-officerskurs, basofficerskurs, säkerhetsmaterielofficerskurs – listan är oändlig. Till sagda system hör också att varje flottilj med självaktning alltid måste skicka minst en elev till varje kurs. Eftersom ämnena inte alltid verkade särskilt upphetsande på oss piloter, fanns det sällan frivilliga att tillgå. Håkan, som var i det predikamentet att nästan alltid vara yngste officer på F7, fick på så vis en gedigen utbildning. Håkan har genomlidit praktiskt taget flygvapnets hela kursutbud. Något som man får hoppas att han har haft stor glädje av i sitt liv.

När vi hade flygdagar hemma på Såtenäs, hade jag självsvåldigt åtagit mig att fungera som speaker. Det var tydligen inte helt misslyckat, för jag började bli inbjuden att medverka vid andra flygdagar runt landet. Ryktet om min förmåga spred sig som ringar på vattnet och jag har under åren som gått spikat från Östersund och Kramfors i norr till Ronneby i söder. Ofta delade jag jobbet med de utomordentligt kompetenta och mikrofonvana flygreportrarna från TV – Peter Billing och Christer Åhström.

Det för mig roliga är att jag fått fortsätta även efter pensionering-

en. Att vara speaker är inte ett ensamt jobb. Det låter kanske egendomligt, men faktum är att man kan känna om man får respons från publiken eller inte – även om man står isolerad i ett speakertorn. Och då är man inte ensam längre. Det känns också fint att få vara med om att dra ett strå till stacken vid en lyckad flygdag och därmed ha fått göra god propaganda för flyget.

Som grädde på moset fick jag också träffa landets alla skickliga uppvisningsflygare. Från flygvapnet de outröttliga Boris Bjuremalm med sin Drakengrupp, Kurt Gustavsson med SK61, Christer Hjort AJ37, Ulf Johansson, Stellan Andersson, Stefan Örtqvist samtliga JA37 och Stefan dessutom Mustang. Till flygvapnets paradnummer hörde också Team 60 med sina gruppchefer Christian "Bisse" Müller-Hansen (son till Ove "Skrammel") och Jan Brandmyr. Från det civila lägret Pierre Holländer med Pitts som huvudnummer, Bosse Gruwer med Stearman, Björn Löwgren med Sk16, Orvar Bergvall också med Pitts och Olle Vossman med Extra-230. Jag fick också se dem flyga och njuta av deras konst – dessutom gratis!

Varje år skulle attackens flottiljchefer på eskaderchefens uppdrag inspektera förarnas personliga färdighet i bombfällning, skjutning med raketer och kanoner. Det gick så till att samtliga förare skulle flyga en navigeringsflygning och under vägen fälla litet bomber här och några raketer där och skvätta litet kanonkulor här – alltenligt en strikt tidtabell. Det var naturligtvis ett jättepussel att lägga ut tider på olika bomb- och skjutmål så att inte trängsel uppstod vare sig i början eller slutet på övningen. Uppgiften cirkulerade mellan divisionerna och en gång vilade ansvaret för arrangemanget på en ung, nyutnämnd divisionschefs späda axlar. Löjtnanten Bert Persson tillhörde den kategori unga officerare där man tidigt kunde skymta generalsgalonerna. Bert var oerhört ambitiös och tog uppgiften på djupaste allvar. Ett par kontrollskott visade att årets inspektion skulle bli en av de mest välarrangerade någonsin. Det var därför med en viss förvåning som jag eftermiddagen före Dagen I tog emot en likblek löjtnant.

På grund av missförstånd hade beställningen av Tönnersjömålet utanför Halmstad inte bekräftats och det var nu upptaget av något arméförband. Bert hade talat med vederbörande arméchef, men han hade varit orubbligt fyrkantig och inte velat byta bort sin skjutdag. Inget annat skjutmål inom räckvidd stod att uppbringa.

Inspektionen skulle inte gå att genomföra. Vad skulle flottijchefen säga, för att inte tala om eskaderchefen?

"Lugn", sa jag "det blir dimma på Tönnersjö i morgon."

Bert stirrade på mig som om jag var mindre vetande.

"I morgon vid väderföredragningen kommer meteorologen att visa att det ligger dimma på Tönnersjö. Jag kommer att låta dig föredra en alternativ plan som innebär att vi skjuter eller fäller två gånger på Hattefuran eller Karlsborg."

"Men jag har ingen alternativ plan", sa Bert.

"Det har du, i morgon."

Jag gick upp till flottiljmeteorologen Lennart Westerdahl och invigde honom i dimman. Först blev han alldeles förskräckt, men när jag påpekade att en ung, lovande officers bana kunde stå på spel och att det dessutom kunde bli tidernas ploj, sprack Lennarts ansikte upp i ett konspirativt grin.

Dagen därpå gick det som smort. Lennart föredrog en väderkarta där det mot all meteorologisk vetenskap hade bildats en kraftig dimma i Halmstad med omgivning. Den gula färgmarkeringen var i mina ögon misstänkt kraftigt gul. Flottiljchefen hajade till men blev lugnad när Bert anmälde att han självklart hade en alternativ plan redo.

Berts och min vänskap fördjupades men jag blev trots allt överraskad när hans son döptes till Ulf. Eller var det måhända ett önsketänkande från min sida att sonen döptes efter mig? Det kan bara generalmajoren och chefen för första flygskadern Bert Stenfeldt och hans intagande fru Maj-Britt veta.

I krig behövs inga flygchefer utan divisionscheferna står under eskaderchefens direkta befäl. Vi flygchefer buntades ihop och fick tjänstgöra i eskaderstabens ledningscentral som något så fint som attackledare. Attackledaren skulle omsätta högre chefers beslut om attackinsats i detaljerade och handfasta order för flygning. Som gammal jaktflygare visste jag var jaktens svaga punkter låg och jag gick med liv och lust in för att på alla sätt lura mina gamla kompisar. Allehanda oortodoxa anfallsplaner såg dagen ljus i form av "Kratte", "Solfjäder", "Jättesax" och Gud vet allt. Vi lät attacken gå fram på hög höjd mot järnvägsknutpunkter för att efter dykning ner på lägsta höjd under radartäckningen ändra kurs mot flygbaser i stället. Vi delade upp stora stridsgrupper och lät mindre enheter gå mot olika mål. Vi lät mindre enheter i

slutskedet samlas i stridsgrupp för att gå mot samma mål. Alla förändringar skedde i för jakten känsliga lägen som till exempel när startorder borde ges eller när jakten borde få kontakt med oss. Vi satte in skenmål med störsändare. Överhuvudtaget hittade vi på så mycket jippon vi någonsin kunde och det var inte litet det.

Vid ett tillfälle rådde dimma vid F1 i Västerås där en av attackdivisionerna tillfälligt var baserad. Divisionen skulle ingå i en större stridsgrupp och det var angeläget att den kunde starta. Landa kunde den sedan göra hemma i Karlsborg. Divisionschefen ringde mig och bad om råd. Dimman var tät som mjölk.

"Det är klart att du skall starta" sa jag. "Räkna bara in dina fyra banljus som vi gör på F7. Den snett bakom dig till vänster, den snett fram till vänster och likdant till höger om dig."

Divisionen startade. Tvåan i sista roten tappade sin rotechef, när de kommit upp en bit i dimman, slog i marken och omkom.

Olyckan grep oss alla djupt. Jag hade dessutom beordrat flygningen mer eller mindre mot divisionschefens vilja. Enligt säkerhetsbestämmelserna hade visserligen divisionschefen det yttersta ansvaret, men jag kände mig moraliskt delansvarig i haveriet. Jag skrev en längre inlaga till haverikommissionen där jag utvecklade mina synpunkter, som visserligen kommissionen noterade men inte tog hänsyn till. I slutrapporten omnämndes min roll i tragedin ytterligt periferiskt.

Vid F7 fanns inte bara tre attackdivisioner, där fanns även flygvapnets ena transportdivision. Chef var min kurskamrat och gode vän Dan Laurell – en knotig och minst sagt originell själ med hjärtat på rätta stället. Dan gjorde från första stund klart för mig att transporteriet var hans väl inpinkade revir och där hade jag som flygchef intet att göra. Jag var självklart välkommen på en kopp kaffe eller så, men i övrigt skötte Dan sig själv och tog bara order direkt från chefen för flygvapnet.

Vid den här tiden höll flygvapnet på att anskaffa nya transportflygplan som ersättare för den uråldriga arbetshästen DC 3. Först hade vi en leasad kärra från Canada på prov men den befanns för liten. Ett snäpp större var C130 Hercules som blev nästa flygplantyp till utprovning. På sommaren arrangerade F15 i Söderhamn årets flygdag och självklart skulle det jättelika transportflygplanet Hercules visa upp sig. Jag utverkade tillstånd att fylla kärnan med hugade flygdagsbesökare från F7 och tog själv med mig mina två

äldsta döttrar, Kitty och Rosie. Nonny låg fortfarande nästan i vaggan. Flickorna var uppklädda till tusen med sidenskärp och små bomullsvantar och var alldeles förtrollande små dockor.

När vi kom hem igen var dockorna av modell tras och min fru sa åt mig att jag fick se till att de blev rena och kom i säng så fort som möjligt. Jag frågade dem när de satt i badkaret vad som varit roligast under flygdagen. Att det inte var flygplanen hade jag förstått. Men F15 hade tänkt på de allra minsta små och ordnat med Blå Tåg, karusell, Kalle Ankafilmer och sockervadd i mängder.

"Rutschbanan", sa de små gudslånen med en mun.

"Vilken rutschbana?"

"Den i flygmaskinen så klart."

Då mindes jag. Hela vägen hem hade ungarna åkt rutschbana nerför lastrampen i stjärten på Hercules. Det förklarade delvis deras derangerade utseende.

När slutrapporten efter de grundliga proven med Hercules skulle skickas in till chefen för flygvapnet råkade jag vara tjänsteförrättande flottiljchef. Jag kunde omöjligt motstå frestelsen att som slutkläm lägga till:

"Dessutom erbjuder lastrampen på flygplan C130 Lockheed Hercules en utmärkt rutschbana för barn varför anskaffning av det tre planerade exemplaren tillstyrkes."

Det är min fullständiga övertygelse att just den klämmen gjorde susen och att det är bara och just därför som flygvapnet nu har inte mindre än åtta Hercules.

Under mina år vid F7 inträffade med en sorts satanisk precision en fruktansvärd olycka per år. En liten flicka drucknade i badet nere vid hamnen, en son på julpermission från flygskolan i Ljungbyhed vådasköt sig till döds, vid ett flyghaveri omkom båda i besättning och en ung flicka blev påkörd och dödad av två rattfulla flygare. Genom att vi bodde så nära inpå varandra och att alla dessutom kände varandra mer eller mindre, greps vi alla av en sorts förstämningens förklämning.

Det går naturligtvis inte att gradera tragedier, men de två olyckorna med mina förare inblandade engagerade mig särskilt.

Rattfylleriolyckan började med att en av flottiljens skickligaste förare (och medlem i min uppvisningsgrupp) satt på rummet och söp till med en flygnavigatör. Så fick man för sig att man skulle

träffa flickor. Ut i bilen och iväg med navigatören vid ratten. Flickorna bodde på en gård alldeles utanför flottiljvakten och när navigatören inte klarade svängen in på avtagsvägen utan körde halvvägs i diket, tyckte flygföraren att det var nog. Han petade undan navigatören, satte sig vid ratten, vände bilen och satte kurs mot förläggningen.

Från flottiljvakten går vägen rakt ner mot flottiljområdet med en svag böj ungefär halvvägs. Just i böjen var den unga flickan och dotter till en av flottiljens verkmästare gående på väg hem. I fyllan och villan upptäckte inte föraren att vägen svängde utan körde i hög fart på flickan som omkom omedelbart. Pojkarna smet och körde hem och la sig.

På morgonen vid femtiden blev jag uppringd av flottiljens allt i allo, Lennart Franzén, som berättade vad som hänt. Flickans kamrater hade gjort vad de kunnat men förgäves. Polis och ambulans hade snabbt kommit på plats och eftersom olycksbilen var igenkänd hade förövarna lika snabbt kunnat identifieras. Polisen hade förhört pojkarna som nu satt i sin förläggning.

”Majoren måste komma hit. Jag tror att de kommer att hitta på några dumheter”, sa Lennart upprörd.

Jag hittade två helt översiggivna och gråtande pojkar som kämpade med en alldeles övermäktig skuldkänsla. De kände dessutom flickan och deras sorg och förtvivlan var av en nästan överklig, omänsklig styrka. I flera timmar satt Lennart och jag hos dem och försökte tala lugnande. Men vad de gjort kunde naturligtvis inte tröstas bort.

Frampå dagen fick jag höra att jag burit mig otillständigt åt. Jag hade ägnat mig åt dråparna istället för den omkomna flickans familj. Visserligen hade jag inte konfererat med flottiljchefen om saken, men jag hade ändå i bakhuvudet utgått ifrån att han skulle ta hand den drabbade familjen. Slumpen ville emellertid att flottiljchefen inte var hemma och det borde jag enligt malisen kontrollerat. Jag hade ett långt samtal med fadern och jag tror att han förstod och förlät. Mamman gjorde det aldrig.

Rättsmaskineriet dömde ut stränga straff. Navigatören vill jag minnas fick sex månader villkorligt medan flygföraren fick dryga året i fängelse. Än en gång fick jag slåss för att brottslingar inte skulle avskedas. I flygförarens fall hade det inneburit fullständig undergång. Han kunde bara en sak i livet och det var att flyga. Jag utsågs till hans övervakare och kunde vid mina regelbundna

besök i fängelset se och höra att han skötte sig exemplariskt. Han frigavs fakultativt så fort reglerna det tillät och nu uppstod nästa problem. Han fick inte återvända till flottiljen förrän hela strafftiden löpt ut.

Med hjälp av min svärfar Bengt Nordenskiöld, som efter pensioneringen jobbade med Sven Salén (den äldre kanske bör tilläggas), ordnade vi en plats på en Salénbåt som någon sorts skeppsgosse. Efter ett halvår var han tillbaka igen, dock inte särskilt entusiastisk efter att ha seglat på de sju haven.

"Jag fick bara skala potatis och det kan jag nu", sa han och tittade under lugg på mig.

Så började den långa återanpassningen och i ett försök att visa mitt fullständiga förtroende gjorde jag min sista uppvisning i rote just tillsammans med potatisskalaren. Men inget hjälpte. Såren, ångern och förtvivlan satt för djupt. Så småningom hamnade han på flygstabens flygtransportdetalj i Stockholm. Och det bör man veta. Om någon har problem så inte blir det bättre av att hamna i Stockholm utan vänner. Finns det någonstans där man är hjälplöst ensam så är det i en storstad. Flygföraren söp stilla ihjäl sig.



Eskaderchefen Björn Bjuggren med sin flygchef och Mustanglärare.

Björn Bjuggren avgick som eskaderchef och ersattes av den fulländade och lågmälda gentlemannen Stig Norén. Vi hade ett jättekalas för Björn på officersmässen i Karlsborg med allehanda lekar som trashockey och rövkrök. Björn var i sitt allra som barnsligaste esse och roade sig kungligt.

Frampå småtimmarna hamnade vi samma soffa och började utbyta förtroligheter. Björn var självklart den bästa eskaderchef jag någonsin träffat och jag var lika självklart den bästa flygchef som någonsin flygchefat. Efter dessa inledande preludier låg det nära till hands att fråga Björn hur det kom sig att han och flygvapenchefen Axel Ljungdahl var sådana inbitna ovänner. Det var en visa i flygvapnet att dessa båda höga herrar inte tålde varann.

Det ville Björn visst berätta. För det första var han inte ovän med Axel. Det var Axel som hyste ett gammalt och enligt Björn fullständigt oförklarligt groll till honom. De kom båda från samma infanteriregemente i södra Skåne och tillbringade i unga år en övning tillsammans vid Rinkaby utanför Kristianstad. Då hade Axel förälskat sig i en flicka som Björn inte ansåg passade den moraliskt högtstående kamraten. Flickan var, som man brukar säga, en aning lätt på foten. För att bevisa riktigheten av sitt påstående bjöd Björn ut flickan och efter att ha offrat sitt yttersta för vännen Axel, berättade Björn på morgonen vad som skett:

”Och då blev Axel förbannad på mig och har varit det allt sedan dess”, sa Björn med ett uttryck av den allra yttersta förvåning över att någon kunde ta illa upp inför detta bevis på ett sant förädlat kamratskap.

Under min sista sommar vid F7 inträffade haveriet som jag tidigare nämnt. Det var en ung flygelev som under en navigeringsövning på lägsta höjd slog i vattnet i västra Vänern. Han hade råkat ut för lågflygarnas gissel – bleke. Över bleke är det stört omöjligt att bedöma flyghöjden och alltför många flygare har omkommit vid olyckor av detta slag. Alla känner till faran, den inpräntas regelbundet i förarnas medvetande, men ändå.

Både navigatören och föraren var gifta och det föll på min lott att underrätta de anhöriga. Enligt en gammal och måhända grym tradition är det flottiljchefen som skall åka hem till änkan med dödsbudet. Grym i den meningen att när flottiljchefens bil svänger upp framför huset, begriper den unga hustrun vad som hänt. Det är nämligen egentligen enda gången som flottiljchefen besö-

ker en ung flygares hem. Förarens fru var en helt ung flicka och det nygifta paret hade bara några dagar innan flyttat in i ett litet radhus i Tun. Möblerna hade just levererats och stod fortfarande i sitt emballage. Den unga hustrun var alldeles översiggiven och ville helt naturligt inte stanna kvar i Tun. Hon ville hem till sina föräldrar. Men vad skulle hon göra med alla möblerna?

Jag ringde möbelfirman i Lidköping och bad dem ta tillbaka sina varor. Men se det gick inte alls det. Beställt var beställt och levererat var levererat. Det fanns det papper på.

Med versaler förklarade jag för möbeldirektören vem jag var, att jag var pressofficer vid flottiljen och hade de bästa relationer till pressen, som enligt min uppfattning gärna skulle skriva om hjärtlösa möbeldirektörer.

Möblerna hämtades dagen därpå, den unga hustrun reste hem till pappa och mamma och jag blev inte direkt överraskad när jag några år senare fick ett litet tackbrev från en omgift flygaränka. Det är nämligen så att vännen tiden för det mesta läker sår.

Så var min tid vid F7 slut. En tid full av både lycka och olycka men en tid som intar ett centralt skede i mitt liv. För att ta ett värdigt avsked inbjöd jag alla mina officerare på avskedsmiddag på mässen. Husmor tant Simon hade gjort sitt yppersta och det vill inte säga litet. Silverkandelabrarna glimmade, linneservetterna var perfekt brutna och bordssilvret var nypusat. Gästerna var till oigenkännlighet uppsträckta i liten mäsdräkt och vissa hade haft svårt med flugan, däribland den unge fänriken Owe Wiktorin. Numera bör försvarstabschefen ha lärt sig konsten.

Middagen förflöt under lågmält, intellektuellt samtal – då och då avbrutet av något högstämt tal. Vid kaffet en trappa upp i salongerna glimmade cigarrerna i konjakskuporna. Stämningen var av det sällsynt förfinade slaget.

Då plötsligt förvandlades mina cirka 20 gäster till en vrålande hop. De kastade sig över mig, slet av mina skor och strumpor, bar mig ner i baren, smorde in mina fötter med svart färg och stämpade mina fotavtryck i taket. En penna sattes i min hand och jag fick skriva min namnteckning under avtrycken. Mina fötter tvättades, strumpor och skor sattes på plats och jag bars upp i salongerna där samvaron fortsatte som ingenting hänt.

Men fotavtrycken satt där de satt. Det blev sedan en tradition vid F7 att den avgående flygchefens fotavtryck med tillhörande

namnteckning skulle förevigas i taket i baren. När samlingen var uppe i en fem, sex stycken kom en ny, överambitiös intendent från armén – vad annat? – till flottiljen. Han noterade med avsmak att taket i baren var nedsudlat och beordrade ommålning. Men han hade gjort upp räkningen utan flottiljchefen.

Flottiljchef var nämligen Palle Amelin som hade efterträtt mig som flygchef. Palles fotavtryck hade därför också skattat åt förgängligheten genom intendents brott mot traditionen. Vad Palle sa till sin intendent vet jag inte. Men Palle bjöd in oss alla före detta flygchefer på middag. Efter den solenna samvaron gick vi samlad tropp ut i baren och restaurerade taket med nya fotavtryck. Baren vid F7 har således återtagit sin hedersplats bland flygvapnets sevärdheter.

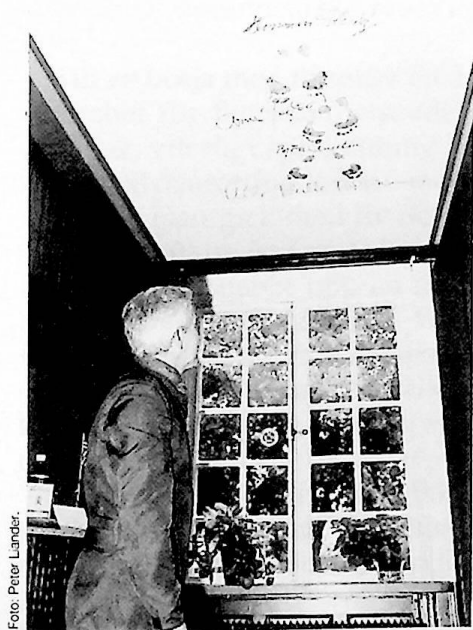


Foto: Peter Lander.

Det restaurerade taket i baren.

Flygsäkerhetstjänst

På hösten 1965 tillträdde jag befattningen som – håll i tungan nu – flygsäkerhetsregementsofficer vid andra eskaderstaben i Ängelholm. Det var en nyinrättad befattning som tillkommit genom att man i flygledningen äntligen bestämt sig för att göra något för att få ner det stora antal haverier och tillbud som årligen drabbade flygvapnet.

Med någon överdrift kan sägas att man hittills betraktat haverierna som något ödesbestämt ont och som det inte var så mycket att göra åt. Visserligen fanns det en flygsäkerhetsinspektör och en flygsäkerhetsavdelning i flygstaben men de ägnade sig mest åt att notera haverierna och föra statistik. Måhända är jag orättvis, men i skenet av vad som nu skedde så ligger nog sanningen inte så långt bort.

Till att börja med tillsattes en driftig och initiativkraftig officer som chef för flygsäkerhetsavdelningen. Åke Lönnberg var en jovialisk, ytterligt språkkunnig herre, alltid lika artig och vänlig mot såväl överordnade och – mera ovanligt på den tiden – underordnade. Han gick med liv och lust in för sin nya uppgift med något som närmast kunde betecknas som lidelse. Åke Lönnberg organiserade snabbt upp en slagkraftig formation för att ta itu med förebyggande åtgärder. Varje flottilj försågs med en flygsäkerhetsofficer, de fyra eskaderstaberna kunde hälsa var sin flygsäkerhetsregementsofficer välkommen och flygstabens flygsäkerhetsavdelning förstärktes avsevärt, framförallt på statistik- och analyssidan.

Men organisation i all ära. Förarna och flygsäkerheten blev ju inte bättre av att ett antal personer häckade på olika nivåer. Det som framförallt gav den nya organisationen en livsnerv var det av Åke lanserade driftstörningsanmälsystemet. På flygarspråk kallat DA.

Åke Lönnberg drev med emfas den riktiga teorin, att det endast var genom att få förarna att dagligen genomsyras av tanken på flygsäkerhet, som resultat kunde nås. Den dagligen dosen skulle man få genom att efter varje pass noga begrunda om något utöver det vanliga, normala inträffat under flygningen. Detta skulle i så fall noteras i en särskild ruta i loggbokens blad som en driftstörningsanmälan. Denna dagliga lilla eftertanke hade en förbluffan-

de genomslagskraft. Visserligen samlades förarna regelmässigt efter varje pass för en genomgång efter flygning, men detta var något helt annorlunda. Här satt man i flygplanet på plattan efter passet med loggboken i hand, ensam med sitt samvete och memorerade vad som hänt. Och hade det hänt något konstigt skulle man skriva ner det. Gjorde man det inte, fastnade ändå händelsen som en dåliga-samvetets tagg i medvetandet och flygsäkerhetstänkandet hade fått fotfäste.

Till att börja med var motståndet bland förarna kompakt. Man litade inte på att Åke skrev ut fribrev, innebärande att om man rapporterade någon överträdelse av någon bestämmelse, skulle detta inte leda till bestraffning. Antalet "guldkantade" DA, händelser som inte skulle kunna upptäckas på annat sätt än genom att föraren ärligt rapporterade, var därför i början ganska litet.

Inte förrän haverikommissionens ordförande, hovrättslagmannen Göran Steen, några år senare genom sin bror biträdande riksåklagaren, förmådde riksåklagarämbetet att utfärda ett formellt fribrev, lossnade det på allvar på den punkten.

Själv försökte jag vara gott föredöme och bidra med en guldkantad, men det satt också hårt inne. Under en flygning med J35 Draken skulle jag göra en halvroll från 10 000 meters höjd. Jag drog av gasen till tomgång vilket i och för sig inte var nödvändigt. Genom att utnyttja deltavingens enorma luftmotstånd under sväng, kunde man göra halvroll med tänd ebk (efterbrännkammare) och till och med minska farten om man drog ordentligt. Nu finns det ett stopp längst bak för gasreglaget och för att komma förbi det måste man lyfta en spärr. Och när man gick förbi det stoppet, stängde man av bränsletillförseln till motorn. Gasreglaget var alltså kombinerat med bränslekranen.

Nu bar det sig inte bättre än att jag i ren distraktion lyfte spärren, drog reglaget längst bak och fick lyssna till ett välbekant, avtagande vin från den stoppande motorn. Efter bara någon minut hade jag övergått till en intressant segelflygning med det hypermoderna jaktflygplanet och jag levde ett rikt inre liv. Så började den stronge jaktflygaren fungera, jag vidtog åtgärderna för återstartning och motorn gick snabbt igång igen.

På plattan ställdes jag inför problemet med DA. Skulle jag anmäla min tabbe eller inte? Det var ju bara jag som visste vad som hänt. Men som antytts segrade mitt bättre jag och jag skrev ungefär:

”Motorstopp 10 000 m. Med av skam rodnande kinder upptäckte jag att jag av misstag fört gasreglaget förbi spärren till stoppläge. Återstartning ua.”

Många ögonbryn höjdes i flygvapnet när det offentliggjordes vilka som utsetts till flygsäkerhetsregementsofficerare vid de fyra eskaderstaberna. Det var Fritz Crona, välbekant salting och arrestbesökare, Anders Westerlund, känd busflygare som aldrig åkt fast, Lars Carlander, en tuffing från attacken som misstänktes för busflygning och så jag med 45 väl dokumenterade dar i buren. Men, ansågs det vid närmare eftertanke, vi besatt dock tillsammans en överväldigande erfarenhet av hur man inte borde bära sig åt.

Andra flygeskadern var en jakteskader bestående av flottiljerna F3 i Malmslätt, F9 i Göteborg, F10 i Ängelholm, som också var vår värd, och F12 i Kalmar. Chef var den legendariske generalen Ingvar Berg av det rättaste virket. Förutom att Ingvar var en sann pilot, var han också en framstående idrottsman som redan på 20-talet deltagit i olympiader i sin favoritgren, modern femkamp, tillsammans med veteranen Sven Thofelt. Som 60-åring skulle Ingvar prompt delta i flygvapenmästerskapen i vinterfälttävlan. Det bar sig inte bättre än att han föll i en utförlöpa och bröt både skidan och knäet. Men bryta loppet – aldrig. På en skida fortsatte Ingvar till nästa kontroll, knyckte resolut en skida av en förvånad värnpliktig och tog sig i mål. Tack vare god omvårdnad av en luttrad hustru Ulla, tillika sjukgymnast, undgick Ingvar att bli invalid för resten av livet.

Andra flygeskaderstaben var inrymd i en ombyggd manskapskasern på F10. Logementen blev rymliga tjänsterum och självtronade eskaderchefen i det stora, ombyggda dagrummet. Vi satt alltid med dörrarna öppna och kunde nästan ställa klockorna efter generalens vandring till hemlighuset i änden av korridoren. En gång på förmiddagen och en på eftermiddagen. Under strövtåget mot vattenhållet tittade Ingvar alltid in genom dörren till oss slavar för att kolla läget.

En dag när han passerade mitt rum med den vanliga blicken in, studsade han och stack in huvudet en gång till:

”Sitter Du och arbetar, Ulf???”

”Och vad kan Du hålla på med”, fortsatte eskaderchefen och tog ett förvånat steg in i rummet.

"Jag fyller i ett ansökningsformulär till Swissair, chefen", sa jag.

"Du är alldeles för gammal för sånt strunt."

"Närå chefen, det finns ingen åldersgräns", sa jag.

Ingvar gick. På återvägen efter väl förättat värv kom han tillbaka:

"Har Du ett formulär åt mig också?"

Vi i flygvapnet har en alldeles egen snapsvisa som på melodin "Flickan hon går i ringen" lyder:

"Vi flygare taga supar med fart och med kläm

vi slå dem i våra strupar en tre, fyra, fem

hå hå, ja ja, ja djävlar i de'

nu går dom i magen i lodrät piké"

Det sista uttrycket – lodrät piké – är ett gammalt flygaruttryck för lodrät dykning. Inte särskilt flygsäkerhetsbefrämjande, ansåg jag. För att förarna även på sin fritid skulle inympas flygsäkerhetstänkande, var en av mina första åtgärder att sända ut en order i eskaderchefens namn, enligt vilken sista strofen ändrades till "nu går dom i magen i standardplane". Standardplane' använder man sig av under sista inflygningen före landning vid dåligt väder och det är betydligt säkrare att nalkas marken i en vinkel på 2, 87 grader än i lodrät dykning.

Av någon för mig okänd anledning har denna ändring, trots ett ivrigt missionerande från min sida, aldrig vunnit något gensvar från de stockkonservativa piloternas sida.

En av mina viktigaste uppgifter i flygsäkerhetsarbetet ansåg jag vara en nära kontakt med förarna på de olika flottiljerna. Innan jag skulle bli helt insnärjd i byråkratin vid skrivbordet – en utveckling som jag av erfarenhet visste skulle komma – la jag upp en rullande plan för min flygtjänst som inte var så oäven. Eller vad sägs om flygning varje måndag till onsdag på någon av eskaderns fyra flottiljer? Saken blev inte sämre av att det till en början blev rena frosseriet i nostalgi med J29F Tunnan på F3, J34 Hunter på F9, J35 Draken på F10 (här var det mer fråga om nyhetens behag än nostalgi) och J32B Lansen på F12. Torsdag- fredag tillbringade jag motvilligt i kasernen vid F10.

Vän av ordning undrar säkert vad som hände med familjelivet med denna ständiga bortovaro. Det hade i alla fall kommit i kläm eftersom familjen installerade sig utanför Kristianstad i väntan på

att den nya regionala staben i just Kristianstad skulle sättas upp 1966, bara ett år efter det jag börjat vid E2. Försvargrenarnas regionala staber – typ eskaderstab – skulle slås ihop till en militärstab och allt skulle ställas under en militärbefälhavares kommando. Med tanke framförallt på barnens skolgång bestämde vi oss för att flytta direkt till Kristianstad istället för en omväg på ett år till Ängelholm.

Vi fick hyra mangårdsbyggnaden på en gård som ägdes av en riktig skånsk storbonde. Skepparslövs Nygård var bara en av gårdarna i Nils-Arne Nilssons ägo. Nils-Arne – eller Sarne som han kallades av familj och vänner – var stor på många sätt. Inte bara när det gällde ägor, utan även i själen, parad med en stor generositet och stor vänfasthet. När vi tittade på Skepparslövs Nygård första gången noterade vi att det inte fanns garage.

”Det bygger vi”, sa Sarne.

”Men vi har två bilar.”

”Då bygger vi ett stort garage”, sa Sarne.

”Jag har funderat på att börja rida igen”, sa hustru Brita.

”Då bygger vi till ett stall. Räcker det med tre boxar?” sa Sarne. Och så blev det.

Det är ungefär åtta mil mellan Ängelholm och Kristianstad. På den tiden var det ingen fartbegränsning och vägen över Örkelljunga var rak och fin. På sina ställen gick den på den gamla järnvägsval-len och det var bara att blåsa på med min Volvo P1800. Men en gång höll det på att gå alldeles galet. I gryningen, när jag kom körande i bortåt 140 knyck, gick en älgfamilj makligt över vägen. Jag ställde mig på bromsen och hade fått ner farten till så där en 10 km/h när jag kolliderade med den sista älgen. Det var en ko som tydligen blivit skrämd av bromstjuten och vände tillbaka i sista stund. Bilen gick in under kon som rullade över taket och föll ner i vägbanan bakom bilen. När jag hoppade ur bilen låg kon till synes död på vägen. Efter ett kort ögonblick reste hon sig, skakade på sig och hoppade på vingliga ben över diket efter sina släktingar. I samma ögonblick hade jag en sån tur att en polisbil uppenbarade sig och som med en ännu större tur hade både hund och jägare med sig. Det var i jakttider nämligen. Efter ett par timmars sökande gav poliserna upp och vi kunde konstatera att både älg och bil tydligen var oskadda. Det fanns inga blodspår som tydde på att älgen skadats. Och språnget över diket indikerade att inga

ben var brutna. På bilen hade visserligen frontrutan tryckts in och det fanns en del skrapmärken i lacken, men det var allt. En i sanning mycket märklig kollision med älg.

Poliserna sa, att om jag inte haft en så låg bil, som nästan kunde passera fritt under en älg, hade jag förmodligen klämts ihjäl. De gav mig också tipset att man inte skall försöka väja för älgar, för då kan hända vad som hände mig, nämligen att älgen vänder och skär av undanmanövern. I stället skall man sikta på älgen. Då hoppar den alltid undan. Fan tro't.

Den 1 oktober 1966 följde jag med flyttlasset från E2 till den nya Milostab Syd i Kristianstad. Jag fick ge upp min tjusiga titel, flygsäkerhetsregementsofficer, och blev i stället en helt vanlig avdelningschef i flygsektionen. Flygsäkerhetsavdelningen bestod av en man, dvs jag själv, och jag hade ingen att tyrannisera eller visa mig duktig inför.

Den nya kolossen leddes av en trojka med en medlem från vardera försvarsgrenen. Militärbefälhavare var Stig Norén, som efterträdde Björn Bjuggren som eskaderchef och som jag nu med stor glädje fick återse. Stabschefen, Sigmund Ahnfelt, som kom från armén, skulle jag få en del att göra med. Och som souschef tillträdde min gamle sjökamrat Christer Kirkegaard från jagaren Småland och Odense.

Chef för flygsektionen blev Ian Iacobi, som i ett par år varit chef på F10 och därmed värd till andra eskaderstaben. Tidigare i livet hade jag haft nära kontakt med Ian då han var flygchef på F13:s grannflottilj F3. F3 hade till alla Bråvalla-flygares stora förtret fått den senaste versionen av J29. Den hade försetts med efterbrännkammare och av denna anledning ansågs den mäktig att göra svindlande hastigheter och konster. Ian Iacobi hade något nedlåtande lovat att förevisa flygvapnets senaste tillskott och vi samlades vid lunchtid nere vid fältet för att få se en fartfylld uppvisning. Vi fick till livs se en J29 med utfällda luftbromsar och dundrande efterbrännkammare i vida svängar hasa sig runt Bråvalla.

"Jag ville hålla farten nere, så att ni skulle hinna med att se mig", förklarade Ian efteråt.

När Ian Iacobi så småningom blev chef för F10, använde flygläkaren Ove Löfberg honom som referens vid den medicinska kontroll som vi flygare genomgick varje år.

När syster tagit alla prover och man helt utmattad efter ergome-

terprovet på inomhuscykeln stapplade in till doktorn, kom frågorna rappt:

"Tjänare Ulle Bulle har Du hemorrojder? Hur har Du det med Jacobi?"

Om man svarade "nej" på första frågan och "bra" på den andra, fick man flyga ett år till. Doktorn ansåg sig med frågebatteriet ha klarlagt att man befann i såväl fysisk som psykisk välmåga.

Här bör kanske meddelas att hemorrojder tyvärr var en ganska vanlig åkomma, orsakad av det ständiga umgänget med höga belastningar under flygning.

Ian Jacobi var en av de få svenska flygofficerare som hade erfarenhet av krig. Ian deltog med den äran i finska vinterkriget som jaktflygare i F22, frivilligflottiljen, och noterades för den första svenska luftsegern.

Ian gav mig också en inblick i den formliga djungel av statussymboler som fördunklade vissas tillvaro. Vilket ger högsta status? Ett femmodulsrum med lös matta, krukväxter och personligt brevpapper eller en fyrmodulare med heltäckningsmatta, snittblommor och tjänstebil med egen skylt? Se, detta var frågor som sysselsatte en del herrar under lång tid i början av stabens tillvaro.

Till mina barns oförställda glädje hade jag i den allmänna befodringsinflation som alltid råder vid omorganisationer lämnat majorsstadiet. På trakten användes då allmänt en traktor av märket Major och mina barn hade blivit retade för att de hade en pappa som var traktor. Nu var jag inte längre någon traktor och det var ju tryggt att veta.

Vår stabschef, generalmajoren Sigmund Ahnfelt, var mycket angelägen om att den nya staben snabbt skulle fungera väl och enligt samma rutiner. Vi stabsofficerare kom ju från olika försvarsgrenar med sinsemellan olika kulturer. Ahnfelt ville naturligen att vi alla skulle stöpas i samma form och bli delaktiga av en gemensam laganda. Ett led i denna fostran var att lära känna varandra utom tjänsten och det effektivaste sättet var naturligtvis att anordna en hejdundrande mässfest.

Nu föll det sig så, att bara några veckor före det beramade kalaset, avled plötsligt en högre, civilanställd tjänsteman. Mässfesten sköts på framtiden. Då kläckte jag en av mina som vanligt briljanta idéer. Kunde inte vi på Skepparslövs Nygård ordna en välkomstfest? Vi hade bott på trakten i över ett år och lärt känna

en del prominenta jorddrottningar dessutom. Visserligen kunde vi inte bli så många som på en ordinär mässfest, men dock tillräckligt många för att de flesta skulle kunna träffas.

Det visade sig när gästlistan gjorts upp att vi inte skulle få plats i huset. Då kom ytterligare en av mina briljanta idéer. Jag lånade ett verkstadstält från flygbasen i Everöd och satte upp det precis utanför de franska dörrarna ut mot trädgården. Där dukades till middag, kaffet serverades inombords och dansen tråddes sedan ute i det avdukade tältet.

Hedersgäst var självfallet generalen Ahnfelt och både han, traktens han- och honoratiösa och stabens folk slog klackarna i tälttak. När jag träffade stabschefen någon dag senare i korridorerna, tittade han barskt på mig och befälde mig in på rummet. Först tackade han för en fin fest och sedan spände han chefsögat i mig:

"Var fick Du tältet ifrån?"

"Tja", sa jag, "det har jag fixat."

"Inga dumheter här nu. Var fick Du tältet ifrån?"

Jag redogjorde för min briljanta idé. Bastroppens värnpliktiga behövde öva resande av verkstadstält och hade vid tiden för kalaset ännu inte fullgjort denna medborgerliga plikt. Bastroppschefen hade tacksamt tagit emot mitt erbjudande om övningssträng i min trädgård och rest tältet med sina män på fredagseftermiddagen, tagit ner det på måndagen och kunnat pricka in i övningsliggeren att nu var tältmomentet avklarat. Med min medverkan hade de värnpliktiga således förts ett snäpp närmare status som fullt krigsutbildade soldater.

Ahnfelt föreföll inte belåten. Visste jag inte att det krävdes tillstånd att låna försvarsmaktens materiel? Visste jag inte att jämlikt paragraf så och så skulle tillstånd, när det gällde tält m/större, utfärdas av vederbörlig central förvaltning – i mitt fall flygförvaltningen? Här andades jag ut något. Flygförvaltningen var till brädden fylld av polare. Ett retroaktivt tillstånd låg väl inom möjligheternas ram. Jag antydde något i den riktningen men generalen krävde nu mitt blod.

Åklagaren i Kristianstad var ytterligt generad när han först muntligen delgav mig stämningen för tjänstefel. Och det värsta var att både bastroppschefen och tjänsteför rättande flottiljchefen för F10 också dragits in i brottshärvan. Målet var lågt prioriterat av tingsrätten och det drog ut på tiden. Lokaltidningarna i Kristian-

stad och Skåne frossade i detaljer kring hedersgästen som anmäler sin värd och andra lika pikanta detaljer. Än en gång kunde jag notera mediernas förtjusning när något inträffat i försvaret och hur man alltid framställde den åtalade som "hög officer." Det spelade ingen roll vilken grad man händelsevis hade – gjorde man något dumt var man alltid "hög officer." I mitt fall blev jag till och med befördrad till "Tältöversten." Generalens namn manipulerades genom att "f"-et sattes först i namnet och ett extra "t" tog dess plats.

Vi blev naturligtvis frikända hela bunten. Detta gick dock generalen djupt till sinnes. Han försökte få åklagaren att överklaga, men förgäves. Då vände han sig till militie ombudsmannen som lät sig övertalas att instruera en åklagare att gå vidare till hovrätten. När målet väl kom upp där, var jag i Afrika och kunde inte föra min talan. (Vad jag hade i Afrika att göra, kommer i nästa kapitel). Mina medåtalade frikändes helt, jag dömdes till lagens lindrigaste straff – ett par reducerade dagsböter – och umgänget med stabschefen blev ganska så frostigt. Vi hann dock försonas innan jag lämnade milostaben och är nu de bästa vänner.

Målet hade också den bieffekten att det förstärkte mitt ingrodda misstroende mot facket. Av ren lojalitet var jag medlem i Officersförbundet, trots att jag egentligen inte hade mycket till övers för hur fack i allmänhet utövade sin verksamhet. När jag nu för första gången släpats inför skranket på ett sådant sätt att advokathjälp var av nöden, trodde jag i min enfald att facket kunde hjälpa till på något vis. Men nej då. Medlemsavgifter var man pigg på att kassera in, men utgifter i form av stöd till av generaler utpekade brottslingar gick inte an.

Inför varje försvarsbeslut skall överbefälhavaren lämna in detaljerade förslag i olika ekonomiska nivåer hur försvaret skall organiseras och utrustas under den kommande perioden. Detta arbete kräver sin tribut och inför beslutet 1968 kallades alla flygvapnets yngre begåvningar in under fanorna redan tidigt 1967. Så till exempel flygchefen vid F12, Börje Björkholm, som lämnade F12 i mars för att återkomma i juni. Under tiden beordrades jag att upprätthålla befattningen som flygchef. Det fanns ingen anledning för mig att för några korta månader ändra på några invanda rutiner och jag tror inte heller att min sejour vid F12 avsatte några djupare spår – om några spår överhuvudtaget. Att det för mig var

en upplevelse att än en gång få tjänstgöra vid förband och få känna närheten till piloterna var en annan femma. Vi flög J32B Lansen "Sport" och det med besked. Jag fick återigen helt klart för mig att detta var den glömda flygplantypen med utmärkta prestanda.

Förutom att jag återknöt kontakten med mina tidigare lärare vid inflygningen på J32B, Stefan Båld och Rolf Sjöholm – ni minns kanske ståltråden och flygförvaltningen – träffade jag också på en skolkamrat i förskingringen. Ulf Hjelmqvist, lillebror till min klasskamrat Erik, hade vuxit upp och blivit läkare. Nu vikarierade han som flottiljläkare och flygtokigare doktor har sällan skådats. Lansens baksäte var egentligen avsett för flygnavigatörer, men eftersom dylika var en typisk bristvara, flög ungefär varannan Lansen med tom baksits. Detta hade Ulf snabbt spanat in och han hängde på låset nere på divisionerna så fort sjukvisitationen var avklarad på sjuka huset. Ofta smet han till systers förtvivlan i förväg. Och han fick flyga mycket.

Ulf tillhör också den krympande skara läkare som verkligen jobbar för sina patienter. Ring honom mitt i natten och be om hjälp – och han ger sig inte förrän han hjälpt.

Ungefär i samma veva som jag anlände till F12, skulle flottiljen stå värd för en större gemensam stabsövning mellan Civilområde Syd och Militär område Syd. Mängder med landshövdingar, länsråd, generaler och överstar fyllde den tillfälliga spelhålan i F12:s gymnastiksal. Detta var på intet sätt mitt bord, men av en tillfällighet halkade jag in på ett stort problem. Den avslutande gemensamma middagen skulle omslutas i den stora manskapsmatsalen och med de lagar och förordningar beträffande spritservering, som vi begåvats med i detta fria land, förstär var och en problemets räckvidd. Tillstånd att skänka i själva spriten hade man fixat. Man hade ju obegränsad tillgång till beviljande personal i form av länsråd och annat. Problemet låg i hur spriten skulle serveras och inte minst betalas för. Värnpliktiga fick inte servera sprit och den kvinnliga personalen i matsalen betackade sig.

Ställd inför situationens allvar sammankallade jag i hast mina flygande officerare och delgav dem min senaste snilleblix. Om vi cirka femton man frivilligt drog på oss den vita rocken kunde inga invändningar resas, trots att det fanns hinkvis med generaler. Och så blev det. Vi serverade brännvin med fart och med kläm och hann till och med tersen. Supen kostade fyra kronor och när jag

skulle ta betalt av en av landshövdingarna, gav han mig generöst femton kronor:

"Ni kan behålla växeln!"

Hövdingen blev ganska så generad när han vid den efterföljande vickningen på officersmässen upptäckte att kyparen deltog i den sista smörjelsen. Nu som överstelöjtnant. Men dricksen behöll jag givetvis.

Linjeflyg passade på att fylla 10 år under denna tid. Första flygningen hade gått till Kalmar och jubileet skulle bland annat firas med en storståtlig lunch på en av stans krogar. Hedersgäst var dåvarande kommunikationsministern Olof Palme och eftersom flottiljchefen råkade vara bortrest fick jag representera F12. Eftersom jag inte var en äkta flottiljchef, hamnade jag ganska långt ner vid köksdörren och kunde från min blygsamma placering observerat studera omgivningarna. Efter en stund märkte jag att Olof Palme gjorde sammalunda. Våra ögon möttes och Olof höjde genast sitt glas till en skål. Varför nu detta? Vi var gamla skolkamrater och trätobröder från Sigtuna. Olof hade gått i klassen under mig och inte haft det så lätt. Han var inte bara yngst i klassen och minst, han var också bäst. En som alla förstår omöjlig kombination.

Mycket kan sägas om Olof Palmes arrogans och överlägsenhet, men hans vänfasthet led inte några brister. Så fort lunchen var över, skyndade Olof sig ner till min bordshörna och undrade vad i hela fridens där jag gjorde där. När återseendets ryggdunkningar var över, berättade jag att även jag gett mig i kast med politiken så han skulle minsann inte tro att han var ensam om det bland kamraterna från Hum. Och som slutkläm avslöjade jag att min politiska karriär som högerman fört mig fram till en suppleantplats i fritidsnämnden i Kristianstad. Jag såg att detta besked skakade Palme och han återkom ofta till detta faktum när vi träffades senare i livet.

Min fru och jag hade varit borta på middag hos en av länets riksdagsmän och där hade vi bland annat diskuterat den nya skolan. Jag hade högljutt uttryckt mitt missnöje med flummigheten, då värden avbröt mig och sa till mig att inte sitta där och kvirra utan göra något åt det. Denna utmaning kunde jag inte motstå utan gick prompt in i högerpartiet.

Detta väckte en viss uppmärksamhet bland mina kollegor,

framförallt bland de konservativa arméofficerarna. Officersskåren skulle av hävd vara opolitisk, ansågs det, och en officer som under valrörelser och liknande tilldragelser distribuerade politiska manifest betraktades med stor misstänksamhet.

Uppfattningen i denna fråga har uppenbarligen svängt ganska så ordentligt. Det var inte länge sedan jag läste en debattartikel, författad av en pensionerad arméöverste, i vilken rekommenderades att alla officerare under minst en mandatperiod borde sitta med i någon kommunal nämnd eller styrelse. Jag vill inte gå så långt, men jag kan gärna hålla med om att det politiska livet ger en ytterligare möjlighet till vidsyn, förståelse och respekt för andra människor och deras uppfattning.

En baksida är dock att det i de politiska föreningarna frodas en mängd ogräs i form av avundsjuka, skvaller och baktaleri. Jag vet inte varför, men måhända har det att göra med att många ger sig in i politiken av kompensationsbegär. Har man inte lyckats i det ordinarie jobbet, facket eller vad det nu kan vara, tar man en ny, kanske sista, chans i politiken. Och håller man sig bara framme, med i bland osnygga metoder, lyckas man tämligen ofta. Man hotar med litet utpressning: "Får jag inte bli ordinarie i kommunnämnden, slutar jag!" Eller man testar sin egen uppfattning bakom: "Flera medlemmar har ringt mig och sagt..." De positiva sidorna är trots allt de dominerande.

Min rivstart i politiken förde mig samman med högerens partiledare Yngve Holmberg. Denna statsman blev så imponerad av mina politiska utförsgåvor att han bad mig, att om jag blev förflyttad till Stockholm, skulle jag söka upp honom och ett toppjobb var att vänta.

När jag kom till Stockholm hösten 1973 hade Gösta Bohman tagit över partiledarposten, men jag lät mig inte hindras av sådana futiliteter. Jag ringde upp högkvarteret i Gamla Stan och meddelade glatt och förväntansfullt att nu var jag till Stockholm kommen. Vederbörande potentat lät sig inte imponeras.

"Här är vi alla anställda. Vill Du jobba får Du göra det i Din lokala förening."

Så jag ringde upp den lokale hövdingen och avlät samma glädjande budskap. Nu hade Björkman kommit till Stockholm. Han lät om möjligt ännu surare:

"Vi har mer än nog med folk."

Eftersom jag aldrig har velat tvinga mig på någon, lät jag saken

bero. På den tiden var det lika lätt att komma in i Moderata samlingspartiet i Stockholm som att få en taxi på nyårsafton. Men i Solna, där jag nu bor, gick det bra. Alldeles för bra, vilket uppenbarligen inte är särskilt lyckat det heller. Som sagt, det förefaller som om avundsfolket känner en speciell livslust i den politiska atmosfären.

Under åren i Kristianstad tillämpade jag ungefär samma arbetsrutiner som vid andra flygskaderstaben. Jag flög på någon av militärområdets flygflottiljer – som var desamma som under E2-tiden – ett par dar i veckan och tillbringade resten i min trevna modul i det nybyggda stabshuset vid Södra kasern. Den stora begivenheten var den senaste versionen av J35 Draken, som tilldelades F10 alldeles i början av min tjänstgöring i Kristianstad. Till det yttre såg J35F likadan ut som de andra Drakarna, det var inkråmet som som var praktiskt taget helt nytt. Eller vad sägs om ett nytt direktanfallssikte, utvecklat av Saab? Eller en sprillans ny radar från LME? Eller nya direktanfallsroboter av märket Hughes Falcon i tvenne varianter – värmesökande och radarledda. Samordningen med stridsledningen utvecklades därhän att de flesta order kom upp direkt på radarskärmen eller andra instrument i flygplanet. Jaktkurvans tid var nu helt ute. Nu gick man rakt på målet och datorerna i flygplanet räknade ut när robotarna skulle avfyras för att träffa.

Här måste jag bekänna att jag inte riktigt kom överens med de senare versionerna av Draken och då främst J35F. Framförallt därför att flygningen kom i andra hand. I detta utomordentligt genomsystematiserade flygplan fungerade föraren som systemoperatör och inte som pilot. Direkt efter starten slog man till styrautomaten och stack ner nosen i stövelskaftliknande anordning som skulle skydda radarskärmen från yttre ljus. På radarskärmen kom stridsledningens order om styrkurs, avstånd till målet med flera matnyttiga uppgifter upp. Sedan kliade man med ena handen styrautomatens olika reglage och med den andra skötte man en joy-stick som styrde bland annat radarstrålen. Hela tiden intensivt stirrande ner i stöveln. Mot slutet av anflygning började man också att spana efter målets radareko. När man upptäckt målet började en fas med val av anfallstyp, vapen och preparering av robotarna. Efter det lyckade anfallet leddes man tillbaka till utgångsläge för landning också via kommandon. På så

där en hundra meters höjd kunde man titta upp och manuellt överta den sista delen av inflygningen före sättningen.

Jag tyckte också att Draken var svårlandad. Kanske mest beroende på att jag aldrig blev ordentligt influen. Sista delen av inflygningens kedde under mycket hög anfallsvinkel. Nosen skymde helt enkelt banan. I början av planén kunde man skymta banan vid sidan av nosen. Men i en kritisk fas strax före sättningen skymdes banan bort helt och hållet och inte förrän man var nere på några meters höjd, växte banänden ut på ömse sidor om nosen. Farten låg då strax under 300 km/h. Hur jag lyckades landa på våra vägbaser, är mig än i dag en fullständig gåta.

Men hur som helst. J35F var under många år Europas effektivaste allvädersjaktflygplan och Drakens projektledare Erik Bratt borde vara utomordentligt nöjd med vad som från början ansågs vara ett sidospår. Vid projektstarten hade man haft ett par haverier i England med deltaflygplan och man arbetade till en början med ett pilvingat flygplan.

Under den här tiden hade amerikanerna ett spaningsflygplan på gång i Östersjön. Denna fågel flög på 20 km höjd med minst dubbla ljudfarten. Detta lämnade våra stora, operativa tänkare ingen ro. Våra 35F kom inte mycket högre än 14 km och det var långt ifrån tillräckligt, särskilt med tanke på att robotarnas räckvidd låg på c:a 8 km.

Men, sa sig tänkarna, om man eldade upp Drakarna till maxfart på tropopaushöjd och sedan utnyttjade överskottsfarten i en så kallad energistigning, skulle man då inte kunna svinga sig upp på åtminstone 18 km? Och från den höjden hade man bytet inom räckhåll.

Flygsäkerhetsfolket kom på, att om något hände med tryckkabinen på den höga höjden, låg föraren illa till. Syrgassystemet måste förbättras till andning under övertryck, annars skulle lungorna inte kunna ta emot syret. Och klämde man in övertryck i den vanliga syrgasmasken, så blåste den bort från nosen.

Hjälmarna konstruerades om. Till att börja med fick vissa utvalda förare – däribland jag – en hjälm som var bakad efter vederbörandes huvudform. I nacken på hjälmen las en gummi-blåsa in. Den skulle fyllas med tryckluft om kabintrycket försvann med så kallad explosiv dekompression. När blåsan fylldes med luft, drogs hjälmen bakåt och syrgasmasken trycktes fast med kraft över ansiktet. Och övertryckssyret kunde flöda ner i lungor-

na. Enkelt. Nästa steg var att låta ett gäng provkaniner känna på innovationen i undertryckskammare. Vi sattes i undertryckskammaren på Försökscentralen och togs upp till en flyghöjd på 18 km. I kabinen hade man då en höjd motsvarande 10 km. Låter det krångligt? Men vi hade ju faktiskt ett visst övertryck i våra kabiner. Plötsligt simulerades att kabintrycket försvann och vi var vips uppe på 18 km. Den snabba tryckförändringen fyllde undertryckskammaren med kondensrök och vi såg ingenting. Däremot kände vi hur syrgasmasken pressades in i ansiktsskottet och hur syrgasen med våldsamt kraft trängde ner i det invärtes systemet.

När provet var över, kände vi en viss sveda och klåda i ögonen. Vi frågade om det möjligen berodde på kondensröken.

"Nej då, inte alls", förklarade flygläkaren glatt, "på 18 km ligger kokpunkten på c:a 37 grader. Det är bara ögonvätskan som kokat."

Det är inte alla som kan skryta med att ha kokta ögon. Men jag kan.

I praktiken gick det kanske inte precis som tänkarna tänkt sig. Vi hade tillgång till det amerikanska spaningsflygplanets tidtabell och när det svängde in i Östersjön på nordlig kurs, fick vi startorder. Vi var bara efter någon minut uppe på tropopaushöjd och kunde börja elda på. När SR71:an – det var en sån – rundade Gotland för att gå tillbaka på sydlig kurs mellan Gotland och Öland, påbörjade vi energistigningen i c:a 60 graders stigvinkel. Några av oss lyckades få en rent slumpmässig radarkontakt på 18 km innan vi praktiskt taget trillade ner igen. Det var naturligtvis dömt att misslyckas. I början av anflygningen närmade vi oss målet med en mötandehastighet på runt en kilometer i sekunden. Bara att komma till utgångsläget krävde en mycket stor precision hos stridsledningen. Och vi hade ändå tillgång till målets route och tidtabell.

Min enda behållning av övningarna var att studera hur snabbt det mörknade på de här höga höjderna och att man faktiskt kunde se att jorden är rund. Men det var hm-hm så spännande!

Med befattningen som chef för flygsäkerhetsavdelningen följde också att vara ledamot av försvarets haverikommission, som sattes upp 1967. Kommissionen leddes av en hög domare. Den förste var regeringsrådet Ingmar Lidbeck, som efter ett år efterträddes av hovrättslagmannen Göran Steen. Vidare ingick en flygläkare, en regional flygsäkerhetschef, en jurist som sekretera-

re och en civil flygkapten. Flygingenjörerna var inte representerade, vilket de högljutt klagade över:

"Det är ju vi som gör det största jobbet vid haveriundersökningar."

Just det. Men då har man ju inte tid att nöta byxbaken i kommissioner.

Men en som verkligen nött byxbaken i ordens mest positiva betydelse var den ständigen sekreteraren Gert Rossander. Gert hade börjat redan på den tiden haverikommissionerna leddes av flygvapnets flottiljchefer och det var höljt i historiens töcken. Advokaten och reservofficeren hade en alldeles bedövande erfarenhet av haveriutredningar, men hade icke desto mindre koncentrerat sin sakkunskap på en fråga. Hade besättningen intagit alkoholhaltiga drycker före den aktuella flygningen? Detta spörsmål, som gick under benämningen den "Rossanderska Frågan", vågade inte ställas av någon av kommissionens ledamöter utan alla väntade i stor respekt på att Gert med en förfinad harkling tillkännagav att nu kom den. Och den kom alltid.

Innan Åke Lönnberg började sitt korståg för förbättrad flygsäkerhet, inträffade bortåt 20-25 haverier med dödlig utgång varje år. Nu hade den typen av haverier minskat kraftigt för att från 1968 vara nere i fem till sju per år. På senare år har det förekommit att vissa årslånga perioder varit helt förskonade från dödliga haverier. Detta var på sitt sätt ett uppmuntrande kvitto på att flygsäkerhetsarbete faktiskt lönade sig. Men trots att haverikommissionen av dessa goda skäl fick mindre att göra, blev vi ett ganska sammansvetsat gäng.

Trots den oftast tragiska bakgrunden var det ett ytterligt intressant jobb med inte så få detektiva inslag. Ingenjörerna gjorde som sagt ett imponerande arbete och lyckades oftast komma på den avgörande pusselbiten. Men dock inte alltid. Ett Lansenhaveri syntes till en början helt oförklarligt. Föraren hade efter bara någon kvarts flygning fått motorstopp och hoppat. Flygplanet fortsatte på egen hand och landade praktiskt taget oskadat på Vänerns is. Ingenjörerna kunde inte hittat något fel någonstans och alla handlingar från klargöringen före flygning var helt enligt regelboken. Då stoppade Lars Carlander nosen i bränsletanken och fann att den var tömd till sista droppen. Lars drog sig undan ett slag och kom efter en stunds arbete med de små grå fram till den korrekta lösningen. Föraren, som flög ett av sina första pass med

Lansen, hade helt enkelt glömt att släcka efterbrännkammaren efter start och med den därigenom mångdubblade bränsleförbrukningen helt typenligt flugit slut på soppan. Beräkningar visade att bränslet skulle ta slut exakt där det gjorde. Och föraren medgav att han tyckt att flygplanet flög fortare än han trott var möjligt.

Ett annat från utredarsynpunkt intressant haveri inträffade med en av marinens stora Vertolhelikoptrar. Under en transportflygning från Gotska Sandön till fastlandet havererade helikoptern ungefär halvvägs och samtliga ombord omkom.

När vraket bärgats, fann teknikerna att drivanordningen till den främre av de två rotorerna hade klippts av. När den främre rotorn således slutade fungera, dök helikoptern på näsan ner i vattnet.

Vid haveritillfället hade ett främmande radareko i närheten av helikoptern observerats. Det gav näring till spekulationer om att helikoptern skjutits ned av en robot, avfyrad från det främmande ekots upphov. En nog så intressant teori i ubåtsjakternas överhetade värld.

Men teknikerna gav sig inte. Man gick igenom vrakdelarna millimeter för millimeter och kunde konstatera att den yttersta delen av ett av de bakre rotorbladen hade brutits loss i luften. Under mikroskopet avslöjades att rotorbladen angripits av rost och det så mycket att hållfastheten äventyrades.

Fortfarande med mikroskopets hjälp kunde gåtan lösas. Biten från det bakre rotorbladet hade lossnat i det osannolika läget att den stuckit iväg och klippt av drivanordningen till den främre rotorn. Märkena stämde väl överens.

En liten episod i samband med det sista, avgörande sammanträdet med haverikommissionen kan måhända belysa det faktum att i luften är alla lika och bröder.

Göran Steen, vår kamrat ordförande, fick tag på mig på F10 där jag för tillfället flög och beordrade mig att snabbt som ögat ta mig till Berga där vraket låg i en av hangarerna.

Innan jag stack iväg med en Drake till F18 bad jag trafikledaren försöka förmå helikopterdivisionen på Berga att hämta upp mig vid Tullinge. När jag körde in till plattan på F18, hovrade en Alouette upp bredvid mig. I helikoptern satt en ivrigt vinkande förare, som med till buds stående medel försökte göra klart att han hade bråttom.

Jag pilade över och dunsade ner bredvid – chefen för marinen! Amiral Åke Lindemalm hade på äldre dar gått igenom flygutbildning och använde nu ett träningspass till att lyfta över mig till Berga. Ingen prestige där inte. Men så är det som sagt i luften.

I samband med en fälttjänstövning avslöjades avgrundslika skillnader mellan armén och flygvapnet i sättet att sköta om piloter.

En arméhelikopter hade av en fullständigt outgrundlig anledning flugit rakt in i ett träd i samband med landning. Haveriplatsen låg mitt i djupa skogen med meterhöga snödrivor. Jag väckte en del uppmärksamhet bland de stridsselade, arktiskt utrustade armékamraterna när jag anlände till haveriplatsen iförd lågskor, flygvapnets prydliga kappa, vit skjorta och skärmössa. Göran Steen låtsades inte känna mig.

Det var gott om plats för en helikopter att landa och haveriet föreföll oförklarligt. Göran nystade snabbt och vant upp hela historien. Föraren var helt enkelt uttröttad. Inte bara uttröttad utan helt slut. Helikopterplutonen låg förlagd i tält och enligt gängse arméregler från urminnes tider gick man eldvakt. Schemat tog ingen hänsyn till om man var pilot eller inte. Vår pilot hade fått vakttider så djävulskt komponerade att de förhindrade all möjlighet till sammanhängande, stärkande sömn.

För mig kom det som en chock. I flygvapnet lindades piloterna in i bomull, förlades på sköna hotell långt från flygfältet, matades med näringsriktigt och icke gasbildande käk. Allt för att flygsäkerheten inte skulle naggas i kanten.

Det kan vara svårt att hitta lyxhotell i de norrländska skogarna, men eldvakt borde piloterna i alla fall få slippa. Och så är det nu.

Sjukdomar är alltid trevliga att tala om och jag upplevde ett par intressanta dylika under min tid i Lilla Paris. Den första började en morgon med att jag hade ont i magen. Min fru tyckte att jag var en mes som ville stanna hemma för lite magknip och egentligen tyckte jag det också. Efter ett par timmar i ensamhet förstod jag att något var galet, gjorde som George i Tre män i en båt och tittade efter i en läkarbok. Jodå, det var blindtarmsinflammation. Iväg till lasarettet där jag hittade en ledig parkeringsplats utanför BB-intaget och hasade mig in till flickan i luckan. Hon såg uttråkad på mig, pekade på träbänken och sa:

”Sitt ner”.

Och där satt jag i timmar, som den underdånige medborgare alla svenskar är på sjukhus. Till slut gick det inte längre. Jag uppsökte flickan i luckan och sa att jag bestämt hade akut blindtarmsinflammation.

"Å jasså", sa gräbban om möjligt ännu mer uttråkad, "jag trodde att det var återbesök".

Sen blev det fart på grönrockarna. På mindre än tjugo minuter låg jag på operationsbordet och de närvarande kunde njuta av doften från en brusten blindtarm. Komplikationer tillstötte naturligtvis och resulterade egendomligt nog i att jag inte kunde sova. Fullständigt omöjligt. Chefspsykiatern tillkallades och kunde självfallet inte göra något.

När jag blivit frisk, besökte jag vänner i Kalmar och en av medgästerna var den lokale överläkaren på psyket. Han gjorde för övrigt en effektiv entré på en jättelik Harley Davidson polismotorcykel. När jag berättat om mina vedermödor med psyket i Kristianstad, sa han kort och gott om sin kollega:

"Han är fullständigt galen."

Någon tid senare stötte jag ihop med min överläkare i Kristianstad och frågade om min nye, motorcykelburne vän i Kalmar:

"Han är fullständigt galen."

Denna inblick i den kollegiala sammanhållningen hjärnskrynk-lare emellan grep mig djupt.

Nästa "sjukdom" var mera dramatisk. Milostaben i Kristianstad höll sig med en vakthavande officer. Varför har jag aldrig riktigt förstått. Det hände ju aldrig något som krävde en sekunds snabb insats. Så är emellertid det militära systemet. Men det var inte ett skvatt betungande, så det fanns ingen anledning att kvirra. Var tredje månad eller så tillbringade man 24 timmar innanför stabens väggar.

En torsdag satt jag nere i stabens kåkhåla och slevade i mig försvarets superba ärtor och fläsk tillsammans med en handfull värnpliktiga och vaktchefen. Efter pannkakan meddelade jag att jag bara skulle gå upp i armékorridoren och kolla att hemligskåpen var ordentligt låsta. Varför just armékorridoren? Ett återgåldande av vänlighet. Arméofficerarna gick alltid och kollade i flygkorridoren. Sen skulle jag komma tillbaka och titta på ett av TVs värdefulla program – Dallas?

Jag vaknade upp i dagofficerens säng stirrande in i en fullstän-

digt obekant herres ögon.

"Han kommer sig", sa stadsläkaren, för det var just han.

När jag inte dykt upp till det värdefulla programmet – Dallas? – hade vaktchefen blivit orolig och gått ut på dagofficersjakt. Han hade hittat mig liggande medvetslös i armékorridoren, med hjälp av de värnpliktiga fått ner mig i dagofficersrummet och ringt 90 000 på hjälp.

Stadsläkaren hade av en slump befunnit sig i grannskapet och på nolltid inställt sig. Hur han direkt kunde ställa diagnosen allergichock förstår jag inte, men han satte in botemedlet, en stor kalkspruta. Och jag kom mig.

Efter diverse prover kom man fram till att jag led av födoämnesallergi. På min fråga varför det kom så plötsligt, jag hade käkat hektoliter med ärter och fläsk i mina dar, sa vitrocken att det berodde på åldersförändringar i hormonsammansättningen. Åldersförändringar! Jag var ju bara några och fyrtio! Förutom ärter var det en del andra saker jag inte längre kunde stoppa i mig. Men ärterna blev ett bekymmer. Jag skulle senare i livet bevista ett otal möten med ett stort antal frivilligorganisationer runt om i landet och överallt serverades försvarets paradrätt, ärter med fläsk. Till detta dracks självklart punsch. Jag löste problemet så att jag bad om ett litet glas ärter och en stor tallrik punsch. Både närande och gott.

Men den för mig mest bekymmersamma åkomman drabbade mig i början av 1971. Jag vaknade på natten av att hjärtat skenade iväg. Det var inte det vanliga, trygga dunkandet som en fiskekutter utan ett enda fladder och flimmer. Till och med jag förstod att något var på tok, tog bilen till lasarettet och parkerade vant utanför BB-intaget. Efter undersökning blev jag också som vanligt tillsagd att sitta ner och vänta. Någon skulle komma från någon avdelning för att lägga in mig. Genom att använda väntetiden till att köra hem bilen och återvända i taxi, ställde jag till en del oreda på sjukhuset. Man hade sökt igenom tillgängliga tomutrymmen och toaletter för att hitta liket. Glädjen var inte särskilt påfallande när jag uppenbarade mig igen. Redan på den tiden var sjukhusen överfulla och varje extra patient ansågs vara ett intrång i den invanda lunken.

Efter en veckas medicinering och hot om elchock började pum-pen arbeta normalt igen. Men mitt bekymmer var inte över för det. Jag insåg nämligen att med fel på hjärtat skulle jag inte få flyga.

Och jag hann knappt hem förrän beskedet kom från flygläkarna. Jag var satt på marken tills vidare.

Detta kunde jag bara inte finna mig i. Det var egentligen inte något fel på själva hjärtat, felet låg någonstans i reglersystemet. Jag sökte upp Harald Eliasch, världsmästare på flygarhjärtan, docent och överläkare på S:t Görans sjukhus i Stockholm. Ett litet samtal mellan fyra ögon med en gammal vapendragare från storm- och drängtiden på 40-talets alla innekrögar borde göra susen. Till min förvåning var Harald omutlig. Han satte läkaretiken framför kompisskapet. Han till och med skällde ut mig och påstod att jag gubbat till. Jag borde ut och röra på mig. Dock inte som på 40-talet utan i skogen eller liknande grönsaksomgivning. Jag blev så förvånad att jag faktiskt satte igång. Och det gav resultat. Efter ett halvår tillstyrkte Harald att jag kunde få börja flyga igen. Med ett förbehåll. Jag måste ha säkerhetsförare med mig. Det var naturligtvis en besvikelse, men hade jag bara fått in foten i dörrspringan skulle det säkert fixa sig. Och det gjorde det.

Men mitt yrkesmässiga bekymmer var dock intet mot sorgen inom familjen. I mars gick min far bort och i juni avled min hustru hastigt. Som ofta vid oväntade dödsfall tränger sig ekonomin i förgrunden. Brita hade skött gården som förman och gården var för liten för att kunna bära kostnaderna för en anställd ersättare. Gården såldes till ett förbluffande bra pris och i september 1971 flyttade barnen och jag till Stockholm.

Biafrakriget

Under juni 1969 tjänstgjorde jag som vakthavande adjutant hos kungen på Sofiero. Det var en månad full av upplevelser av allehanda slag. Prins Bertil kom på en veckas besök med en inte helt okänd mrs Lilian Craig. Det var första gången prinsens hjärtas dam bodde som gäst hos kungen och det föranledde en del höjda ögonbryn i vissa hovkretsar. Prinsessan Sibylla med dotter Christina tillhörde också de sommargäster som satte en extra piff på tillvaron.

Ungefär i mitten på månaden ringde pensionerade flygövers-
ten Sten Nordström från Röda Korset i Stockholm och frågade om jag kunde tänka mig att efterträda Pelle Björk, vildhjärnan från F10 ni minns, som chef för Internationella Röda Korsets flygbas vid Santa Isabel på ön Fernando Poo i Ekvatorialguinea (nu heter stan Malabo och ön Bioko). Det var bland annat därifrån Röda Korset flög in förnödenheter till det inringade Biafra under det pågående



Här ligger Ekvatorialguinea i Biafrabukten. Ön Fernando Poo och på fastlandet ett rektangulärt område - Rio Muni.

inbördeskriget i Nigeria. Men det var snabba ryck. Av någon anledning skulle jag inställa mig snarast efter 1 juli och därför önskade högkvarteret i Genève besked tämligen omgående.

Efter en titt i kartboken för att se var Santa Isabel egentligen låg någonstans, och ett par snabba samtal med mina båda chefer – hustru Brita och översten Erik Nygren – kunde jag meddela Sten Nordström att jag stod till förfogande.

De sista veckorna på Sofiero ägnade jag ledig tid åt att närmare sätta mig in i krigsförloppet nere i Afrika. Nöden i Biafra var skriande stor och bilder av utsvultna, döende barn fyllde världspressens sidor. Hjälp sändes in av en rad organisationer. Franska Röda Korset opererade självständigt från Libreville i Gabon, kyrkorna hade en flygbas på en ö söder om Fernando Poo, São Tomé och vår namnkunnige greve Carl-Gustaf von Rosen hade en egen flygstyrka med svenskbyggda MFI baserad i Libreville. Och så Internationella Röda Korset med två flygbaser dels vid Cotonou i Dahomey (som det hette då – nu Benin) och dels vid Santa Isabel.

Flygplanen, ett antal DC-7or, vid Santa Isabel tillhörde ett flygbolag, Swedecross, som startats av svenska Röda Korset. Flygchefen befann sig dock i Stockholm lystrande till de förpliktigande namnen Engelbrecht och Ulf. Mekanikerna tillhörde Ostermans i Stockholm och leasades av svenska Röda Korset.

För att göra organisationsbilden ännu klarare anställdes jag av Internationella Röda Korset. På plats i Santa Isabel fanns alltså tre organisationer: Swedecross, Ostermans och Internationella Röda Korset. Dessutom hade svenska Röda Korset en representant på plats för löneutbetalningar och annan administration.

Det här fick jag lära mig när jag kom hem. När jag for ner trodde jag i min enfald att jag var suverän chef för hela surven. Och det bäddade för om inte omedelbara, så dock svårigheter.

Chefen för det Internationella Röda Korsets samlade insatser hade sitt högkvarter i Cotonou där också det schweiziska charterflygbolaget Balair var baserat. När jag kom ner var det en gammal flygarvän som hade befälet, översten Nils Wachtmeister.

Under midsommarhelgen inträffade en tragedi. En DC-7:a ur Swedecross blev nedskjuten under återflygning från Biafra och samtliga ombord omkom. Flygningarna skedde normalt under mörker för att hindra det nigerianska dagjaktflyget från att ingripa. Men våra besättningar flög på bonusbasis, innebärande att om den första flygningen en natt gav X dollar i fickan, gav den andra

ytterligare ca 2X och en tredje spädde på med kanske 3X. (X vill jag minnas var 100 dollar). Den aktuella natten hade man tydligen övermodigt chansat på en tredje flygning, hemfärden gick i soluppgången och den otympliga DC-7:an blev ett lätt byte för den nigerianska jakten.

Internationella Röda Korsets flygningar stoppades och ett utdraget förhandlingsskede med de nigerianska myndigheterna inleddes. För att göra en lång historia kort kan jag redan nu meddela att flygningarna aldrig mer kom igång igen. Vilket inte hindrade vare sig kyrkorna, franska Röda Korset eller Carl-Gustaf von Rosen från att fortsätta.

Först den 16 juli anlände jag till denna soppa. I Stockholm hade jag snabbtustats och lika snabbt vaccinerats mot de mest egendomliga sjukdomar. Vissa vacciner skulle ges i omgångar och dagen före avresan fick jag en sista rundsmörjning med ett större antal vacciner.

Min första kontakt med Afrika fick jag vid en mellanlandning i Abidjan, Elfenbenskustens huvudstad. Vi hade då flugit hela natten över den oändliga Saharaöknen, vilket i sig var en fantastisk upplevelse, men jag fick en formlig värme- och fuktighetschock när jag klev ur flygplanet i Abidjan. Chocken understöddes av en begynnande vaccinationsfeber och det var en tämligen vimmelkantig Björkman som anlände till slutstationen i Cotonou där jag välkomnades av Nils Wachtmeister med hustru Kerstin. Nils förde mig till hotell Ivoire för en snabbdusch för att sedan ta mig till en överraskning. Nils hade ordnat med ett hejdundrande födelsedagskalas för mig. Jag fyllde nämligen 45 år just den 16 juli och det hade den omtänksamme Nils tagit reda på. Omställningen till 98 procents fuktighet, 30 graders värme i skön samverkan med vaccinerna gjorde mig till ett något distraherat födelsedagsbarn och jag tvingades tämligen snabbt lämna festligheterna.

Dagen därpå låg jag till sängs i över 40 graders feber, men vaccinationsfeber har den goda egenskapen att snabbt gå över. Något urlakad kunde jag utan alltför stor tidsförlust börja sätta mig in i vad som komma skulle. Så här efteråt är det ganska märkligt att inte ett ord nämndes om den minst sagt krångliga bristen på ordentliga befälslinjer vid Santa Isabel. I Cotonou utgick man förmodligen ifrån att detta hade gått igenom i Stockholm. Förmodligen hade man trott samma sak, fast tvärtom, i

Stockholm. Detta skulle klaras ut på plats. Och jag for iväg till Santa Isabel med min blåögda tro på att om man var platschef så var man – just det – chef. Min företrädare Pelle Björk hade rest hem innan jag kom ner, så någon överlämning blev det inte heller tal om.

Ett skrangligt litet sambandsflygplan forslade mig över till mitt nya revir, som visade sig vara ett starkt spanskinfluerat pytteland. Inte så märkvärdigt med tanke på att Ekvatorialguinea varit spansk koloni sedan slutet av 1700-talet. Året före min ankomst – 1968 – hade landet fått full självständighet och utropat en bandit vid namn Francisco Macias (Messias!) Nguema till sin förste president. Redan under första tiden av presidentskapet hade först utrikesministern och kort tid efteråt försvarsministern tagit livet av sig genom att hoppa ut genom ett badrumsfönster i presidentpalatset med ryggarna fulla av kulhål efter automatvapen. Ett enkelt och effektivt sätt att begå självmord på. Presidenten la sedan beslag på dessa båda poster. Självklart också lönerna. Macias Nguema lät utropa sig till president på livstid 1972 och klarade sig ända fram till 1979 då han störtades och avrättades. Då hade han lyckats ta livet av omkring 100 000 människor och tvingat ungefär lika många i landsflykt. Inte dåligt med tanke på att befolkningen från början uppgick till cirka 600 000. Idi Amin i Uganda ansågs vara en mild herre jämfört med Macias. En angenäm bekantskap således.

Till en början inkvarterades jag på stadens enda hotell, vars förnämsta tillgång bestod i en bar med vidhängande magnifik terrass som slutade vid ett brant klippstup ner i Atlanten. Den vette åt väster och man kunde därifrån njuta av en vidunderlig utsikt över de fantastiska tropiska solnedgångarna. FN drev ett sjukhus i stan där man tog emot skadade från kriget i Biafra och alla vi invandrare samlades framåt halvsjutiden på terrassen för att tillsammans se solen sjunka ner i havet. Och vi var inte få. Vid ett tillfälle räknade vi in folk från tolv olika nationer. I sanningens namn skall väl erkännas att det inte bara var solnedgången som drog. Enligt urgammal anglosaxisk kutym anses det ouppfostrat att omsluta alkohol före solnedgången och genom samlingen på terrassen hade vi koll på att vi höll oss till traditionen. Så fort solen fräst ner i Atlanten, störtade därför den internationella kohorten till bardisken där den kolsvarte bartendern intagit högsta serversberedskap med de förbeställda fluiderna.

Dagsrutinen innehöll dock något mer än solnedgångsdrinkar. Redan 9.30 började dagen med en av mig påfunnen ordergivning på vårt lilla högkvarters stora balkong. Jag körde enligt hederlig flygvapenmall med vädergenomgång, som aldrig stämde, allmän översikt över läget, som inte heller stämde och avslutade med order för dagens id till de olika grupperna. Redan från början märkte jag att något inte var som det skulle. Piloterna, som var en synnerligen blandad församling med amerikaner, engelsmän och norrmän (ingen svensk!), mumlade i kön om någon sorts flygchef. Ostermanfolket talade om direktiv från Stockholm. Och den svenske Röda Korskillen var nästan aldrig närvarande. Hans chefer satt definitivt i Stockholm.

Till slut blev det en öppen revolt och verkligt obehagligt. Det var framförallt piloterna och bland dem norrmännen som stack upp. De hade ju faktiskt rätt i att det var flygchefen i Stockholm som var deras operative chef. Men jag stod på mig och mer eller mindre röt att här är det jag som bestämmer tills jag får andra order. Och några andra order kom inte.

Stämningen blev ganska så tryckt mellan mig och piloterna. Situationen blev inte bättre av att de inte hade något att göra. Gå och driva i det tropiska klimatet med kanske en kontrollflygning i veckan var ytterligt demoraliserande, särskilt som spriten inte kostade många ören.

Ostermansfolket däremot bestod uteslutande av svenskar. De tog mitt självpåtaga chefsskap med en klackspark. De hade också ett rutinmässigt jobb i mekanikertjänsten med motorkörningar, reparationer, tillsyner och kontroller. I den höga fuktigheten utsattes flygplanen dessutom för rostangrepp som krävde sina särskilda åtgärder. De var ansvarskännande och yrkesskickliga personer med Astor Åhlén i spetsen som skötte sitt, utan inblandning av vare sig chefer i Stockholm eller på plats. De lät mig därför gärna tro att det var jag som bestämde. Jag tillbringade mycken tid i deras förläggning och fick mycket stryk i pingis, mekarnas favoritsport.

Min närmaste man var en fransman vid namn Jean-Pierre Gontard. Jean-Pierre hade varit med länge och kände väl till Internationella Röda Korsets egendomliga vinklar och vrår. Han talade ett otal språk obehärskat och hade nästlat sig in i den lokala byråkratin. Jean-Pierres huvudsakliga uppgift låg i att försöka stoppa leveranserna av förnödenheter som till största delen be-

stod av torkad fisk. Ungefär var tredje vecka kom ett av Röda Korset chartrat litet lastfartyg, Pluto, till relingen fylld med stock fish – den torkade fisken alltså. Trots att flygningarna stoppats i och med nedskjutningen, fortsatte fisken att komma. Våra förråd blev överfulla och Jean-Pierre hade fullt sjå att hyra nya plåtskjul. Förråden var inte alls lämpade att ta emot torkad fisk och i den höga fuktigheten dröjde det inte länge förrän fisken inte var torkad längre. Den visade sitt missnöje med behandlingen genom att förvandla sig till miljoner fingertjocka, läskigt vita maskar som krälade ut på de närliggande gatorna. Tala om kapitalförstörning! Men leveranserna gick uppenbarligen inte att hejda trots Jean-Pierres allt mer hotfulla telegram till Genève. Det var då jag började få mina första misstankar om att Internationella Röda Korsets verksamhet kanske inte enbart styrdes av altruistiska motiv. Det föreföll finnas minst lika starka ekonomiska motiv med ett starkt inslag av vinstbegär. Ett avbrott i Plutos skeppningar innebar tydligen att någon i Schweiz förlorade pengar.

Men Pluto kom inte bara med fisk. Pluto kom också med en liten bit Europa. Ombord fanns en frisör som kunde klippa på europeiskt vis. Det räckte med ha avlagt ett besök hos de inhemska frisörerna, för att Pluto enbart av det skälet skulle vara efterlängtat. Till denna lyx skall också läggas att den tyske skepparen var ytterligt gästfri och bjöd rundligt och rikligt på europeisk mat och dryck.

Efter en osedvanligt blöt middag ombord skulle en av de yngsta Röda Korsarbetarna ta sig hem i sin lilla Honda. Han kom ända till stans enda stora gatukorsning, som var upplyst av en gigantisk lyktstolpe strategiskt placerad mitt i korset. Enligt sedvanligen säkra källor lyckades ynglingen med konststycket att backa in i lyktstolpen, som vek sig som vissnande blomma.

Polischefen, som jag lärt känna tämligen nära, avlade på förmiddagen en förargad visit hos mig med krav på att den unge mannen skulle erhålla om inte lagens strängaste, så dock straff. Jag framhöll för honom att lyktstolpen redan reparerats av våra duktiga mekaniker och att skadan så att säga redan var ur världen. Vad ynglingen beträffade så var han en av mina ordentligaste medarbetare och kvällens blötläggning var förmodligen den första han varit med om i sitt unga liv.

"Var han berusad", sa en uppriktig medkännande polischef, "men då är han ju ursäktad."

Även jag råkade illa ut efter en middag på Pluto – eller snarare före. Jag var sent ute och körde i hög fart med mitt raggaråk, platschefen hade en jättelik Cheva m/50 till sitt förfogande, genom grindarna till hamnen ner till Plutos förtöjningsplats. På väg hem några timmar senare blev jag stoppad av hamnvakten och beordrad in till vaktchefen – en överste, vad annat? Det visade sig att när jag dånat in i hamnen hade man just varit sysselsatt med att hala flaggan. I landet rådde ett dekret att när landets symbol hissades eller halades skulle all trafik avstanna, alla gå ur fordonen och i givakt hedra flaggan.

Mitt brott var alltså allvarligt. Jag hade skymfat fanan genom att nonchalant dundra förbi när flaggceremonien pågick som bäst.

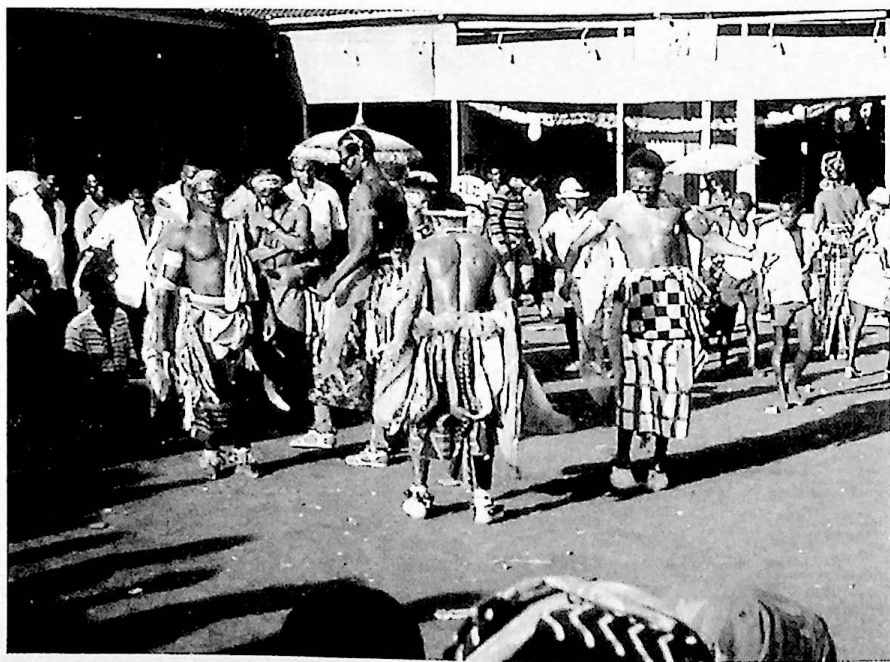
I ögonvrån hade jag sett att det intill vaktexpeditionen låg en bar. Jag föreslog översten att vi som officerskollegor borde sätta oss ner vid ett glas och diskutera fallet. En vakt beordrades kila över till baren efter ställets bästa konjak. Jag vill minnas, men här är minnet av någon anledning tämligen osäkert, att kvällens konsumtion omfattade minst ett halvt dussin konjaksflaskor. Alla skulle nämligen delta i rådslaget. Mannarna älskade just den här spanska konjaken, som i smak påminde om en sämre möbelpolityr och den försvann som snö i helvetet. Till slut kunde ingen av oss resa sig upp. Men jag hade fått vänner för livet och incidenten med flaggan var för länge sedan glömd. Översten insisterade på att köra mig hem, men med lyktstolpen i färskt minne, vägrade jag. Det krävdes ytterligare konjak för att avtvå denna i överstens tycke grova förolämpning. Och till slut var jag så utmattad att jag gav upp. Med översten vid ratten på min Cheva med rattväxel, en anordning som översten aldrig förut sett, gav vi oss iväg med halva vaktstyrkan i baksätet. Vi kom hem till min lya – jag hade flyttat från hotellet – och på morgonen fick jag bana mig väg mellan fallna hamnsoldater som låg i trappan och snarkade. Översten var dock borta och bilen stod oskadd vid trottoaren. Det visade sig senare att översten tillbringat natten och en god del av förmiddagen i mitt gästrum. Vänskap, om så nyvunnen, förpliktigar.

Spriten var en stor artikel i denna unga nation. Det talas ibland med fasa i rösten om vissa nationer där det anses att det sups ohejdat. Ett broderland i öster brukar förekomma i dessa bedömanden. Men Ekvatorialguinea tog priset. Framåt hösten skulle landet fira sin ettåriga självständighet. För att firandet skulle

kunna genomföras grundligt påbjöds – inte bara en dag – utan en hel vecka ledigt. Arbetsgivarna ålades också att dela ut en extra månadslön för att sätta extra sprätt på konsumtionen. Stans idrottsplats gjordes om till festplats där löparbanan fylldes med små marknadsstånd som låg vägg i vägg hela varvet runt. Alla dessa stånd var barer. Aldrig i hela mitt långa liv har jag sett en hel nation så grundligt på snusen och dessutom i en hel vecka. En på sitt sätt fantastisk erfarenhet.

FN-chefen på ön, som varit med förut, varnade oss vita från att vara ute under jubileumsveckan. Och det var ganska kusligt att möta dessa vältankade afrikaner vars sinnestämning på nolltid kunde växla från den varmaste vänskap till ett starkt behov att slå ihjäl.

Presidenten hade emellertid fattat tycke för mig och jag inbjöds att närvara vid de flesta av evenemangen. Jag kunde alltså inte hålla mig undan och det var med hjärtat i halsgropen jag inställde mig till kalasen. Överallt flödade spriten med Niagarakraft. Middagar, mottagningar, parader och inte minst uppvisning i folkdanser på idrottsplatsen. Varje stam hade skickat sitt folkdanslag



Republikens ett-årsjubileum med "folkdans" och massor av barer.

Foto: Författaren.

till huvudstaden och dessa uppvisningar pågick praktiskt taget dygnet runt. Presidenten satt i en hedersloge och i tredje raden bakom fanns plats för mig. För en europé var det en överväldigande upplevelse, framförallt kvällstid då planen upplystes av facklor. Musiken, dräkterna, rytmiken och dansarnas fullständiga inlevelse. Särskilt en uppvisning grep mig och jag applåderade kraftigt. Presidenten vände sig om och sa något till protokollchefen. Han i sin tur vände sig till mig och frågade vad det var som jag uppenbarligen uppskattat så mycket. Jag sa någonting om musiken, rytmen och la till:

”Och särskilt den där unga flickan var fantastiskt duktig.”

När jag lämnade logen, kom en man fram till mig och överlämnade flickan till mig:

”En gåva från presidenten.”

Den unga kvinnan, som kanske var en tretton, fjorton år, tittade förskrämt på mig. Jag förklarade min stora tacksamhet för presidentens ytterligt vänliga omtanke, men framhöll med skärpa att det tyvärr var mig fullständigt omöjligt att på grund av en föräldrad lagstiftning i Sverige ingå bigami. Mannen blev störtförbannad och krävde genast skadestånd. På min fråga varför just han skulle ha skadestånd, förklarade han med den berusades stolthet att han var flickans far och han nu gick miste om chansen att bli kvitt försörjningsansvaret. Dessutom hade han presidentens ord på att få ge bort flickan. En gåva från presidenten kunde inte avvisas. Dödsstraff lurade runt hörnet. Positionerna föreföll låsta.

Just i detta kritiska ögonblick uppenbarade sig protokollchefen. Jag drog honom åt sidan och förklarade situationen med tillägg att jag ansåg det vara hans förbannade skyldighet att klara mig ur en soppa som han ytterst var ansvarig för. Hans lösning var av det självklara slaget. Konjakstricket gjorde sin verkan – ganska snabbt för övrigt, eftersom mannen redan grundat med omsorg. Vi lämnade honom med ett par flaskor möbelputs och några tusen guineapesetas – lika mycket i svenska pengar om man strök nollorna. Den uppenbart lättade flickan hade då redan återförenats med stammens kvinnor.

Att kvinnan inte hade mycket att sätta emot mannen skulle jag bli varse på ett annat, grymmare sätt.

Ett par av de yngsta Röda Korsarbetarna hade förälskat sig i ett par unga afrikanskor och de betraktade sig som förlovade. En natt blev jag väckt av ynglingarna som med fasa i blicken berättade att

de varit på stans nattklubb Flamingo med sina fästekvinnor. Polisen hade gjort en rutinmässig razzia. Den gjorde det tämligen ofta för att kunna låta sig mutas i baren. Damerna i fråga hade befunnits för unga för att vistas på nattklubb och hade arresterats. Inga mutdrinkar hjälpte utan flickorna hade avförts till polisstationen.

Jag klädde mig raskt och for ner till stationen med förhoppning att träffa min synnerlige vän polischefen. Han var inte där utan en vakthavande kommissarie meddelade helt kort att damerna skulle få tillbringa natten i kurran. De kunde lösas ut på morgonen mot en kombination av böter och försvarliga mutor.

På morgonen hängde ynglingarna på låset med av mig förskoterade pengar i hand. De tog med sig de frigivna flickorna upp till HQ – högkvarteret alltså – för att tacka för hjälpen och jag såg dem för första gången. De var två mycket unga och mycket söta flickor i nu smutsiga vita klänningar och de såg ganska så trötta ut. På min fråga hur natten varit svarade de, att den ena flickan våldtagits av tre poliser och den andra av fem.

"Men de slog oss inte", sa de lättade. Det var den rent fysiska misshandeln de varit rädda för. Våldtäkt hörde till vardagens Ekvatorialguinea.

Kvinnans ställning i Afrika i allmänhet och i Ekvatorialguinea i synnerhet var som framgått inte mycket att hurra för. Jämställdhetsombudsmannen skulle ha fått frossbrytningar. Kvinnorna hade också omställningsproblem med sin identitet. På jobbet uppträdde de oftast i västerländska kläder och peruk för att kunna visa upp västerländska frisyrier. Hemma skulle de vara inneslutna i stammens omfångsrika klänningar och turbanliknande huvudbonader. Jag minns särskilt barflickan Nicole på hotell Ivoire i Cotonou, som jag ertappade gråtande som om hjärtat höll på att brista. Hon hade fått smaka på det västerländska livet på hotellet och hemma låg hon på ett jordgolv i ett plåtskjul. Hon visste inte var hon hörde hemma eller var hennes framtid fanns.

Efter någon tid kände jag nästan fysiskt hur korruptionen i landet la sin slemmiga hand över tillvaron. Den omtalade korsningen med lyktstolpen var jag tvungen att passera dagligen på väg ut till flygplatsen. Förutom lyktstolpen fanns där en poliskur med vidhängande polis för att dirigera den inte alltför brusande trafiken. En bil var femte minut eller så. Jag blev alltid stoppad där och



*Barflickan Nicole t v
och samma Nicole
som stamkvinnan t h.*

polisen, som oftast var en glatt leende kolsvart broder vid namn Pepé, kom fram för en liten pratstund. Till pjäsen hörde att både han och jag visste att jag inte skulle komma därifrån om jag inte bjöd på en bärs, dvs håvade upp 100 P(esetas) till en d:o.

Ute vid flygplatsen upprepades samma sak fastän måhända något mer sofistikerat. Flygplatschefen ville alltid bjuda på en Cuban Libre, i guineansk tappning ett halvt grogglas hemkörd rom med en skvätt Coca Cola på toppen. När det var dags för betalning utspelades alltid samma ceremoni med ett utdraget käbbel om vem som skulle ha notan. En gång gav jag med mig och lät honom betala. Det höll på att kosta mig ett livslångt tillträdesförbud till flygplatsen. Några flaskor möbelpolityr grejade även den saken.

På nattklubben Flamingo var det alltid fullt, men en liten handtryckare gjorde susen. Biobiljetterna var alltid slutsålda men för en 100 P-sedel fanns det plötsligt plats.

Bio var för övrigt ett särskilt kapitel. Stan hade ett par, tre biografer som alltid var välbesökta. Det var utomhusbiografer och det var en sällsam upplevelse att sitta i den ljumma, tropiska natten med stjärnorna glimmande i taket och se Helan och Halvan

dubbade på spanska. En gång höll det på att gå illa. Man visade Apornas planet – en egendomlig fiction där apor hade blivit den härskande rasen på jorden. En bit in på filmen upptäckte Jean-Pierre att en av aporna hade en förbluffande likhet med landets protokollchef. Så småningom dök polischefen upp och klimax nåddes när en avdankad apa hade presidentens anletsdrag. Vi hade suttit och småfnissat åt makthavarnas kopior på vita duken och våra svarta bänkkamrater hade artigt fnissat med för att visa att de minsann inte missat någon poäng. När så presidenten dök upp och vårt fniss övergick i storflabb gick det upp för våra solbrända bröder vad vi hade så roligt åt. Stämningen slog på nolltid över till lynchd:o och vi smet raskt iväg. I Ekvatorialguinea rådde i vida kretsar en utpräglad rasism, fast omvänd så att säga, och den var inte att leka med.

Denna rasism grasserade för övrigt inte bara i Ekvatorialguinea. I samband med ettårsjubileet av republikens självständighet inbjöds en rad afrikanska potentater att delta i festligheterna. Bland annat anlände generalsekreteraren i Organization of African Unity, Diallo Telli. OAU kan slarvigt beskrivas som Afrikas eget lilla FN och har sitt säte i Addis Abeba. Diallo Telli fångade in mig på en av supéerna i presidentpalatset och började att med hög röst skälla ut mig. Dels för att jag var vit i största allmänhet, men framförallt för att jag representerade det som Diallo Telli avskydde mest, nämligen kolonialismen. Mina lama försök att stoppa lavafloden med att jag representerade en av världens största hjälporganisationer sveptes undan med ett fnys.

”Vad är Röda Korset annat än en förlängning av de avskyvärda vitas imperialism? Ni handlar som ni alltid gjort. Nu har den vite mannen bestämt att man lider nöd i Biafra. Punkt slut. Miljoner sätts in i hjälparbete. Men ingen frågar oss. Det har ni aldrig gjort. Ni bara vill bestämma över oss svarta. Vad är detta om inte renodlad imperialism och förlängning av kolonialismen?

Hade ni frågat oss i OAU hade ni fått veta att Biafrakrisen är en propagandabluff. Vi hade kunnat tala om hur folk svälter i Övre Volta, Tchad och Centralafrikanska republiken. Där behövs hjälp. Men ni är inte intresserade av fakta. Ni vill bara göra PR och framstå som mänsklighetens herrar, som vet bättre än någon annan.”

Denna gruvliga salva gjorde mig svarslös, särskilt som Diallo Telli hade en poäng i att Röda Korset inte haft något samråd med

OAU. Beträffande propagandabluffen var då obekräftade rykten i svang om att den revolterande generalen i Nigeria, Odumegwu Ojukwu, desperat utnyttjade svälten som PR-vapen för sitt utbrytarland Biafra.

Turligt nog föll Diallo Tellis blickar i detta kritiska skede av vår konversation på en ung, söt och charmig svenska från svenska Röda Korset, Marika Fahlén, som var på tillfälligt studiebesök. Man nästan såg hur rasismen och motviljan mot den vita rasen i ett nafs rann av den karske generalsekreteraren. Med ett fånigt flin nalkades han Marika och jag kunde sätta en förmögenhet på att samtalsämnet skulle ligga ljusår från kolonialism och imperialism.

Det gjorde det också och Marika avspisade snabbt och elegant den kärlekskranke hedersgästen på det rättframma sätt som bara tuffa svenskor behärskar. När Diallo Telli och jag så småningom stötte ihop igen, hade vi följaktligen annat att tala om, nämligen kvinnors attityder i olika kulturer världen över. Och att det förelåg skillnad mellan våra kulturer hade jag redan blivit varse.

Efter några veckors vistelse på hotellet med terrassbaren, flyttade jag till en egen ly, som jag hyrde av en libanesisk affärsman. Våningen bestod av tre rum, kök och badrum. Libanesen skaffade mig också en boy, Francis Bright, som föreföll lojal och duktig. Nu hade Francis inte så mycket att göra mer än städa och tvätta. Frukost åt jag hemma, men den lagade jag själv efter att ha varit nära kollaps efter Francis' försök i genren.

Francis hade varit anställd hos en engelsman före mig och av honom blivit lärd att när massa kom hem, skulle massa ha en gin-tonic. Francis hade samma uppfattning om fördelningen mellan sprit och vätska som flygplatschefen, vilket innebar att halva grogglaset fylldes med gin med en skvätt tonic på topp. Nu har jag aldrig varit särskilt förtjust i gin och tonic, men det var fullständigt omöjligt att lära Francis av med denna, i hans tycke, för en riktig herreman nödvändiga massasymbol. Varje gång jag kom hem, lurade Francis bakom dörren med sin jättelika gin-tonic.

Bråket om min befälsföring nådde så småningom ända upp till Genève och Internationella Röda Korsets generalinspektör för Afrika ändrade en resplan och aviserade sin ankomst till Santa Isabel. Jag mötte denne vördnadsbjudande, med schweizisk humor försedde herre, tidigt en morgon vid flygplatsen. Han var oklanderligt klädd i mörk kostym, väst och vit skjorta och tittade

ogillande på min lokalt tillverkade afrikanska skjorta och shorts. Under tystnad for vi till hotellet där det visade sig att excellensens bostad inte var färdig i den arla morgonstunden. Det var däremot generalinspektören. Jag erbjöd då en tillfällig fristad i mitt enkla tjäll och lockade med en uppfriskande dusch.

Mitt förslag accepterades nådigt. När jag välkomnande slog upp dörren, trädde Francis fram ur dunklet:

"Good morning, Massa, your gin-tonic."

Mina förklaringar föll inte i god jord och jag fick än en gång befast att ju mindre man förklarar sig, desto bättre. Schweizarens tankar var ytterligt lätt att läsa. En man som uppträder i afrikansk skjorta och shorts kan mycket väl tänkas hinka i sig jättelika gintonics klockan tio på morgonen.

Efter ett par middagar kom vi dock väl överens. Särskilt som jag uppträdde i mörk kostym, väst och vit skjorta. Generalinspektören blev särskilt förtjust när han fick veta att jag var adjutant hos den svenske kungen. Det är märkligt hur folk från länder utan monarki låter sig imponeras av slikt utanpåverk. Det var tydligen onödigt att ta på den mörka kostymen. Hur som helst lämnade en lugnad generalinspektör Fernando Poo med avsikt att rapportera till Genève att verksamheten vid Santa Isabel flöt klanderfritt.

Ytterligare en herre i mörk kostym dök upp. Det var den svenske ambassadören i Kongo som var sidoackrediterad i Ekvatorialguinea. Vis av skadan från det första mötet med generalinspektören mötte jag Olof Bjurström i mörk kostym och det var nog tur det. Ambassadören var iförd strikt ambassadörsklädsel med väst, vit skjorta och som en extra touch, ett hårt rullat paraply. Där låg generalinspektören i lä.

Efter att ha lotsat ambassadören till hotell, protokollchef, utrikesminister och president, var det dags för en stilla middag på tu man hand. Det var inte en stund jag med glädje såg fram emot, för en torrare utrikestjänare hade jag aldrig mött. Men det är klart att solnedgångsceremonin något mjukade upp beskickningschefen och samtalet flöt om inte obehindrat, så dock med en viss otvungenhet.

Artigt frågade jag var ambassadören tidigare tjänstgjort och det kom fram att han tillbringat några år i Paris. Eftersom vi hade hyrt en flygel på en gård tillhörig hustrun till en av våra Parisambassadörer, låg det nära till hands att fråga om det händelsevis rörde sig

om samma person. Jo, det gjorde det. När jag uttryckte min medkänsla, ity att ambassadörsfrun var ganska så knepig att handskas med, svarade Olof Bjurström att han instämde i att damen var nog så besvärlig. Men för hans del hade det inte hade varit några svårigheter. Vederbörande var nämligen svag för adel:

"Och min fru är född von Heland", sa Olof Bjurström.

"Va?", sa jag.

Min mamma är nämligen också född von Heland och eftersom det är en av adelns allra som minsta små släkter, borde vi vara befryndade. Snabbt klarades ut att Olofs Marianne var kusinbarn till min mamma och alltså syssling till mig. Vid denna upptäckt tändes en helt ny glimt i ambassadörens ögon. Han reste sig, omfamnade mig på hustru Mariannes vägnar, krängde av sig kavaj, väst, slips och kallade på bartendern.

Konversationen flöt sedan som en bäck om våren och kvällen slöt på Flamingo – nattklubben ni vet.

Någon vecka senare skulle vi flyga över en del medikamenter till Albert Schweitzers sjukhus i Lambarene i Gabon. På vägen hade vi ett ärende i Libreville och stannade där över natten. När Nils Wärgården, föraren på vårt lilla sambandsflygplan, och jag satt på stans bästa krog för att inta den nödvändiga middagen, hörde vi ett glatt joddlande från entrén. Det var Olle Bjurström som var ute och sidoackrediterade i Gabon. Släktkärleken blommade upp och för att idyllen inte skulle störas allt för mycket adopterades Nils tillfälligt med tillnamnet von Wärgården-Heland.

Olle var färdig med den formella delen av sitt besök och väntade egentligen bara på att få en flight tillbaka till Brazzaville. Och vi hade gott om plats i vårt flygplan. Slutsatsen av dessa båda omständigheter var ganska så given.

I arla morgonstund startade vi mot det inre av Gabon. Vi kunde inte flyga ända fram till Lambarene utan sista timmen tillbringade vi i en skranglig bil på en lika skranglig väg. Det var inte utan att vi undrade varför den världsberömda läkaren, filosofen, teologen och nobelpristagaren slagit sig ner så långt bort från all ära och redlighet, även om man visste att han redan som ung bestämt sig för att ägna tjugo år av sitt liv åt praktisk verksamhet. Och hur han i all fridens dar hade lyckats ta sig dit. Vi hade trots allt flugit den längsta sträckan och den avslutande bilfärden hade inte varit någon njutning precis.

Vi möttes av Albert Schweitzers dotter, en blid äldre dam med mjuka, mörka ögon. Hon bjöd på saft och kakor och det var gripande att se deltagarna från släktmötet dagen innan knapra i sig de torra bakverken och skölja ner dem med den ganska så sura saften.

Verksamheten vid sjukhuset fortgick alltjämt även om dottern var oroad för framtiden. Hon trodde måhända med all rätt att allt skulle försvinna med henne. Albert Schweitzers arbetsrum hade dock inte försvunnit. Det stod kvar i samma skick det befann sig när innehavaren gick bort. På skrivbordet låg hans sista anteckningar uppslagna med pennan bredvid. Det var under en eftersinnande tystnad som vi lämnade denna den rena tankens oas.

Min lya i Santa Isabel hade en ganska stor balkong som vette mot en fridfull bakgata. Jag brukade sitta där på eftermiddagen och studera gatulivet, smuttande på min gin-tonic – för att inte såra Francis förstås. Att man i Afrika bär sina bördor på huvudet är välbekant och det sägs också att kvinnornas vackra hållning beror på det. Från min utsiktspunkt fick jag detta bekräftat och jag la också märke till att det bara var män, som stod långt ner på den sociala rangskalan, som använde huvudet till detta praktiska ändamål. Barnen kutade omkring med skolböcker, godis och vad ni vill högst uppe på krusbäret. Priset tog en liten grabb som kom ut från posten med ett frimärke. Det la han på knoppen och förankrade märket med en sten, innan han lubbade iväg.

Tvärs över gatan bodde en vit man i mina år och som jag inte kände igen. Han brukade komma hem under min privata lilla happy-hour och så småningom började vi hälsa på varandra. En dag kom han upp till mig och fick sig en rejäl dos av Francis variant av gin-tonic. Han var ryss och jobbade på ryska ambassaden som ambassadråd. Hans ambassadör ville att man skulle hålla sig för sig själv och faktum är att jag inte någon gång träffade den ryske ambassadören. Det blev en vana att träffas på min balkong och prata bort någon kvart. En gång förmådde jag till och med ryssen att äta middag med mig på hotellet.

Till pjäsen hör att jag blivit mycket god vän med amerikanske ambassadören och hans fru. De disponerade en swimmingpool där vi ofta hade poolparties – ibland till ganska sent på natten. Det var en himmelsvid skillnad mellan den amerikanska öppenheten och gästfriheten och den ryska tillknäpptheten. Amerikanerna

hade onekligen det året ett försteg i månlandningen med Eagle den 20 juli och en film från evenemanget anlände till Fernando Poo i augusti. Filmen gav anledning till en rad fester för att alla skulle få ta del av USAs stora triumf.

Så en dag försvann min ryske vän. Han tog andra vägar hem, hans fönster mot gatan var fördragna och om vi råkade mötas på gatan, gick han över till andra sidan. Jag frågade min libanesiske värd vad som stod på. Först ville han inte ut med språket men till sist kom det med stor tvekan. Jag ansågs vara amerikansk spion och var av ryssarna stämplad som persona non grata. Mitt namn var för evigt inskrivet i KGBs annaler och jag varnades för att resa till Sovjet. Där väntade saltgruvorna. Även libanesen var lätt skakad. Han gjorde affärer med ryssarna och det var inte bra för hans anseende att ha en amerikansk spion som hyresgäst. Uppsägningen hängde i luften.

Det fanns bara en sak att göra. Bjuda med libanesen till ett amerikanskt party, berätta allt för ambassadören och studera hans ansiktsuttryck när det växlade från den mest oförställda häpnad till ett hjärtligt skratt. Min värd blev övertygad och jag fick bo kvar. Men även i Afrika är det uppenbarligen lätt att få en klick på sig.

På tal om amerikanerna så hade även amerikanske ambassadörens fru upptäckt att skrädderikonsten var väl utvecklad i Ekvatorialguinea. Kvinnorna sydde utomordentligt väl och genomarbetat. Det fanns ett stort utbud av framförallt holländska tyger av god kvalitet och i typiska afrikanska mönster. Ambassadörsfrun beslöt sig för att starta en liten mode-shop med egentillverkade kläder.

Det var inga problem att få ihop erforderligt antal sömmerskor. Mönster och annat klippte ambassadörsfrun till och tillverkningen kom igång. Små varumärken som sitter fastsydda i nacken på plaggen hade beställts med il från USA och flögs snabbt in med kurirposten.

Nu uppstod det stora problemet. Hur få sömmerskorna att förstå var lappen skulle sitta och framförallt varför. Om lappen hamnade på rätt plats var den oftast upp och ner, annars kunde den i princip hamna var som helst på plagget. Det påminde på sitt sätt om min kamp med Francis om gin-tonicen. Vissa saker gick bara inte att förklara därför att afrikanerna varken hade utbildning eller tradition att falla tillbaka på. Eller också tyckte de att vi

var dumma. Kroppsspråk behöver inte någon tolk – det förstås ändå.

Hela affärsidén föll på denna usla firmalapp. Och på att det från ömse sidor gick prestige i fallet.

I Sverige är vi vana vid att statsöverhuvudet uppträder med en viss elegans och ödmjukhet. Macias Nguema besvärades inte av några sådana finesser. Han hade en älskarinna ute i bushen och nästan varje eftermiddag susade en konvoj iväg till kärleksnästet. Då stängdes huvudgatan av för trafik och där fick man vackert vänta. Först kom två gorillor på motorcykel, vilt tutande, sedan en jeep med fler gorillor, presidentens bil, ännu en jeep med ännu fler gorillor och på sluttampen två motorcyklar. Det var således inte fråga om små ängsligt diskreta besök utan full rulle med tjutande sirener. Efter ett par timmar kom repriserna vevad åt andra hållet.

Macias hade för säkerhets skull en älskarinna på fastlandet också. Till Ekvatorialguinea hör också ett ganska så stort landområde på Afrikas västkust med hamnstaden Bata. När längtan till Bataflickan blev påträngande, lät presidenten ringa upp mig och beordra fram ett flygplan för flygning över till herdestunden. Formellt handlade det om konferens med den lokale guvernören och jag hade blivit tillsagd att prompt effektuera beställningarna. Man var i Genève helt enkelt rädd för att stöta sig med diktatorn och riskera den strategiska baseringen i Biafrabukten. Jag skulle av artighetsskäl också följa med och se till att Hans Excellens serverades iskallt rödvin för att komma i rätt konferensstämning. Så här efteråt kan man undra vad världens luftfartsmyndigheter skulle säga om dessa transporter med en galen, så småningom halvlullig, president omgiven av gorillor med skarpladdade kul-sprutepistoler. Fråga är om vapnen överhuvudtaget var säkrade. Men jag hade betalt för det och under dessa flygningar grundlades vår vänskap. Den var dock tämligen ensidig och presidenten upphörde aldrig att varmt tacka mig vid hemkomsterna till Santa Isabel.

Sista veckorna av min tjänstgöringstid kännetecknades av tvenne saker. Regnperioden hade börjat och det var inte måttligt hur det regnade. Som tur var regnade det för det mesta på nätterna men blev man överraskad av regnskurarna, blev man genomblöt på absolut nolltid.

Nederbörd är inte mycket att orda om, men den andra saken som sysselsatte mig var att avskeda praktiskt taget alla våra svarta anställda. Det krävde många och långa förhandlingar med främst inrikesministern, men även presidenten skulle ha ett ord med i laget. Alla dessa sammanträden krävde strikt klädsel och trots den tropiska värmen dög endast den mörka kostymen med tillbehör. Och det är här som regnet spelade sina spratt. Det är alla gånger inte så lätt att föra en värdig konversation när den enda kostymen leker baddräkt och förorsakar stora sjöar på golvet.

Till slut hade vi dock knåpat ihop ett avtal. Folket skulle sluta per den första november och de skulle alla ha en extra månadslön i avskedsvederlag. Jag tyckte att det lät litet och telegraferade till Genève och bad om tillstånd att få betala ut två månadslöner. Förmodligen skulle de allra flesta bli arbetslösa och då kunde två månadslöner kanske få dem att inte tänka så illa om de vita och Röda Korset. Till min förvåning fick jag klartecken från Genève och jag sammankallade snabbt representanterna för arbetarkollektivet. De såg inte alltför glada ut men muttrade i alla fall fram ett tack. Döm om min förvåning när de infann sig dan därpå och krävde tre månadslöner.

"Nähä", sa jag, "ni har fått en extra månadslön och det kan räcka."

"Jamen", sa de, "vi skall sluta till första november och har fått två månadslöner – för november och december."

"Så kan man kanske räkna", sa jag och så var det klippt.

"Och i december ska vi ha en extra månadslön till jul", sa de listigt, "det står i lagen."

Det gick inte att komma undan. Jag gjorde några fåfänga försök hos inrikesministern men han var nästan oförskämt belåten med att se sin vite broder på pottkanten. Vad man sa i Genève vet jag inte. Jag for nämligen hem strax efteråt.

Innan jag for skulle jag introducera min efterträdare, också det en gammal flygarkompis, översten Tord "Moppe" Norlin. Vårt besök hos presidenten avlöpte inte så väl. Under hela min tid i Santa Isabel hade jag tagit lektioner i spanska hos en jättelik afrikanska. Hennes parlör var väl inte av det modernaste slaget med uttryck som: "Kusk, vattna min häst" eller "Värdshusvärd, fly mig varmvattenkruset." Men jag lärde mig dock tillräckligt för att hjälpligt kunna tala med våra svarta anställda.

Inför avskedsbesöket hos presidenten hade jag förberett ett

längre, svulstigt tal i vilket jag prisade Afrika, Ekvatorialguinea och Francisco Macias Nguema. Han lyssnade med sin vanliga dolska blick. Plötsligt brast det lös:

"Ni är överste och här kommer ännu en överste. Varför denna invasion av militärer? Röda Korset är en helt civil angelägenhet. Varför denna anhopning av överstar? Spionerar ni på mitt land? Tänker ni invadera oss?"

Han eldade upp sig, gick runt i rummet och dunkade där han kom åt med sin marskalksstav. Han kallade på vakten och i ett svindlande ögonblick trodde jag att han skulle låta arrestera oss. Sven Lampell hade blivit kastad i stans fängelse på grund av någon liknande nyck och hans upplevelse hade jag inte den ringaste lust att dela. Vakten förde dock bara ut oss och Moppe var inte så litet fundersam:

"Är karln inte riktigt klok?"

Tyvärr kunde jag inte dementera antagandet.

När jag kom hem till Stockholm berättade jag episoden för Röda Korsets generalsekreterare Olof Stroh och föreslog att man kanske borde överväga att rekrytera chefer till känsliga länder ur den civila statsförvaltningen.

Olle tittade begrundande på mig:

"Det går nog tyvärr inte. Det är bara officerare som är utbildade att göra det som de inte är utbildade till."

Måhända hade han rätt i det.



Presidenten och banditen Francisco Macias Nguema (i mörk kostym) på väg mot nya illdåd.

Foto: Författaren.

Informationschef

Det var min plutonchef från aspirantskolan i Ljungbyhed, dåvarande löjtnanten Bosse Hedberg – som på sin rustika skånska kommenderat: "Förrrrsta pluton. Korrrt terrränglöpning" (runt flygfältet...) – som fixade så att jag fick förflyttning till flygstaben i Stockholm. Bosse var nu fyrstjärnig överste och välbeställd sektionschef med bland annat inte mindre än två personalavdelningar och pressavdelningen under sin domvärjo. Bosse förstod genast min situation som nybliven änklig och ensam med tre döttrar. Han såg till att jag fick jobbet som chef för pressavdelningen. Visserligen var det en majorsbefattning, men den lägre lönen saknade i det läget all betydelse.

Det var inte bara att ge sig iväg med flyttlasset. Vi hade ingensans att bo i Stockholm och flickornas skolgång hängde således i luften. Mitt i sommarlovet fick jag tag på min gamle husfar vid Humanistiska Läroverket i Sigtuna, Jompa Persson, och han lyckades med konststycket att förvandla tre pojkplatser till flickplatser för mina döttrar. Tanken var från början att detta skulle vara ett tillfälligt arrangemang och när väl bostadsfrågan lösts, skulle familjen återsamlas. Kitty och Nonny skulle emellertid gå skoltiden ut i Hum medan Rosie kom hem till den efter ett visst besvär svartköpta våningen på Karlaplan för att bli den tredje generationen Björkman i Östra Real. Min far hade nämligen också gått där och vi två hade till och med haft samma lärare.

Formellt skulle jag tillträda tjänsten den första oktober, men för att underlätta min bostadsjakt fick jag komma upp till staben några veckor i förväg. Tanken var väl också att jag skulle få tillfälle att träffa min företrädare i ämbetet, Arne Andersson, men därav blev praktiskt taget intet. Arne var fullt sysselsatt med att sätta sig in i sitt nya jobb som flygattaché i Warszawa och lösa sina egna bostadsbekymmer där. Och det var kanske lika bra det. Det är alltid bäst att börja ett nytt jobb utan förutfattade eller av andra framförda meningar.

Personalstyrkan på pressavdelningen var ganska så brokig. Som på de flesta arbetsplatser fördes befälet med fast hand av sekreteraren och på pressavdelningen hette hon Gunnel Wirénus. Gunnel hade varit på avdelningen sedan 1965 och hade mycket bestämda åsikter om saker och ting. På omvägar fick jag

reda på att hon sagt "att om den där hmhm Björkman kommer hit då slutar jag." Gunnel är fortfarande kvar på avdelningen, nu som handläggare. Gunnel var och är en arbetsmyra av rang och såg alltid till att jobben blev avslutade. Övertid var ett för henne okänt begrepp.

Bertil Lagerwall var en gammal bekant och reservofficer från F8-tiden där han hade tjänstgjort som flottiljadjutant. Bertil var nu stabsredaktör och huvudansvarig för flygvapnets utställningar av olika slag. Han slutade sin karriär som förste stabsredaktör vid försvarsstaben och blev något konfunderad, när jag inte lät anställa någon ersättare utan skaffade en telefonsvarare i stället.

Stabsredaktören Lennart Olander var en annan trotjänare. Tragiskt nog hade han drabbats av MS vilket medförde att arbetskapaciteten gradvis sjönk. Ola höll dock humöret uppe och kunde i ljusa stunder prestera ett gott arbete.

Flygvapnets tidning, FlygvapenNytt, enligt fullständigt oberoende uppgifter världens största flygtidning i Sverige, redigerades av världens minsta stabsmurvel, Jahn Charleville. Jahn delade sina gracer mellan flygsäkerhetsavdelningen, där han huserade, och pressavdelningen. Vid besök i hans, med förlov sagt något ostädade rum, fick man under inflytande av omgivningen en viss förståelse för hans i mångas ögon något egendomliga, men enligt Jahn, konstnärliga lay-outer.

I personaluppsättningen ingick också en värnpliktig. Under åren passerade en rad personligheter revy, bland andra blivande mediemannen Jan Friedman och skådespelaren Rolf Sohlman.

Men utan Nils Kindberg skulle förteckningen över personalen inte vara fullständig. Nils Kindberg fick aviatördiplom nr 25 redan 1915 och var i ordets alla bemärkelser en riktig flygarveteran av renaste vatten. På äldre dar brukade han underteckna sin brev med "Ex-pilot". Nils hade under sin långa karriär varit provflygare hos Enoch Thulin på Ljungbyhed och dessutom betat av en rad tjänster i de flesta centrala staber. När finska frihetskriget bröt ut 1918, bönföll finländarna om bland annat flygplan. Eric von Rosen, då känd upptäcktsresande, skänkte en "Parasol" som en första grundplåt i det kommande finska flygvapnet. Tillsammans med Nils Kindberg som förare tog sig Eric von Rosen över till Finland och landade efter en minst sagt äventyrlig färd på isen utanför Vasa den 6 mars 1918. Flygplanet var målat med den von

Rosenska svastikan, på senare tid mest känt som hakkorset. Svas-tikan blev också till en början det unga finska flygvapnets känne-märke.

Nils Kindberg fick på äldre dar uppdrag av överbefälhavaren att skriva flygvapnets beredskapshistoria och hamnade i ett kry-pin i tegelhögens skyddsrum långt ner i underjorden. För att han inte skulle känna sig alldeles utlämnad, knöts han formellt till pressavdelningen.

När jag tillträdde som chef måste Nils ha varit runt 78 år. Av detta märktes dock intet. Ibland kom han upp ur underjorden, knackade på min dörr och anhöll om företräde. Innanför dörren intog han enskild ställning och väntade på händelsernas vidare utveckling. Jag reste mig alltid upp, rundade skrivbordet och bad Nils ta plats i besöksstolen. Han satte sig aldrig innan jag slagit mig ner. Då kunde han med gravallvarlig stämning anhålla om permis-sion för tandläkarbesök, utträta något ärende eller semester. Med lika allvarlig stämning kunde jag efter någon betänketid bevilja Nils den äskade ledigheten. Dock framhöll jag alltid avdelningens stora arbetsbelastning och att det minsann inte fick bli någon dålig vana. Nils försäkrade, lika allvarligt, att den begärda ledigheten kunde betraktas som en engångsföreteelse.

När Nils hade något att föredra ville han alltid sitta till höger om mig så att vi båda kunde läsa på samma papper. Och med en diskret högerpenna pekade han på väsentliga avsnitt i dokumen-tet. En reminiscens från tiden före kopieringsapparaterna.

Nils krypin i skyddrumsnivån var helt undermåligt. Inga fön-s-ter, dammigt och trist. En naken glödlampa hängde på sin tråd från taket och Nils satt där på en minimal fri yta. Resten av golvet var belamrat med högar av papper. Nils tog alltid kopior på allt han skrev. Bara beredskapshistorien omfattade 70 volymer. I denna tillsynes hopplösa röra hade Nils en helt enastående och nästan mystisk överblick. Man kunde fråga när Tummelisan flög första gången och Nils tvekade inte. Han orienterade sig snabbt bland sina katakomber, stannade upp framför någon pappershög och drog snabbt ut ett dokument som visade det äskade året – 1919. Helt fantastiskt!

Nils satt kvar i sin bunker ända tills flygstaben 1981 flyttade till sina nya lokaler vid Lidingövägen. Nils var då 88 år gammal och fortfarande aktiv men han orkade inte med att flytta alla sina högar. De fick stå orörda ända till hans död 1984.

Till avdelningen hörde också en rekryteringsdetalj. För att hugade spekulanter på anställning vid flygvapnet inte skulle ha trassel med inpasseringstillstånd och dylik byråkrati, hade man hyst in detaljen i ett vanligt hyreshus på den närbelägna Armfeltsgatan. Där återfann jag en gammal klasskamrat från Margarethaskolan, Rolf Bertel. Rolf och jag hade tillbringat våra första skolår i en flickskola, ett faktum som vi inte gärna avslöjade för en större allmänhet.

Vid rekryteringsdetaljen fanns också en sekreterare, som aldrig var på plats vid mina inspektionsrundor, men som icke förty skulle komma att få ett väl- och avgörande inflytande på mina döttrars och mitt liv.

Min änklingsstillvaro medförde att jag tämligen ofta intog mina måltider i flygstabens så kallade kähåla. Där spanade jag in en sällsynt söt och tilldragande ung flicka. Efter någon månad tog jag mod till mig och frågade om det fanns plats vid hennes bord trots att matsalen i övrigt var tom. Till min förvåning och glädje accepterade Margaretha och det fortsatta samtalet avslöjade att hon var den aldrig närvarande sekreteraren på rekryteringsdetaljen. Jag var således hennes chef! Det ena gav det andra och efter en tid flyttade vi ihop. Det var som alla säkert förstår inte lätt för den unga Margaretha att komma in i en familj med tre halvvuxna döttrar och en fjärde, som redan var ute i förvärvslivet. De betraktade också Pyttan, som jag började kalla henne för att hon var så rysligt liten, med stor skepsis och motvilja. Trots sin ungdom klarade Pyttan av även det. Nu är vi lyckligt gifta och när barnen någon gång ringer upp säger de:

”Hej, pappa, det är dotter. Är Pyttan hemma?”

Även om det känns litet snopet, så känns det alltid samtidigt väldigt fint.

Jag skulle komma att vara kvar på avdelningen ända fram till min pensionering 1984 – tretton år således. En avsevärd tid och jag blev så småningom ett sorts inventarium i flygstaben. Mina avdelningschefskollegor var till en början fd flygelever och blev på slutet flygelevers flygelevers flygelever. Min siste sektionschef tillhörde också skaran av flygelever, den alltid lika vänlige Jan-Henrik Torselius. Vid våra första möten reste han sig alltid upp ur chefsstolen av artighet mot sin gamle flyglärare.

Då och då kom en propå från personalavdelningen om byte av

tjänst. Den seriösaste levererades av flygstabschefen Hans Neij som föreslog att jag skulle bli chef för flyget på Malmslätt. Jag tackade ständigt nej. Dels trivdes jag bra med mitt mycket fria och självständiga arbete och dels hade jag tröttnat på att flytta. Nu hade jag kommit hem till min födelsestad och tanken på att gå i pension någonstans i landsorten, för att på nytt flytta hem till Stockholm efter en fem, sex år, föreföll helt oöverstiglig.

När jag ser tillbaka på denna långa tid fylld av glädjeämnen och bekymmer, kan jag urskilja ett par huvudspår. Samarbetet med hovets presstjänst, sponsorverksamheten, presstjänsten med all sin turbulens och sist men inte minst alla mer eller mindre egendomliga flygningar. Jag flög faktiskt ganska mycket. En gång fick Gunnel Wirénius syn på min flygdagbok och hon höll på att få spader när hon upptäckte att jag flög mer än fältflygarna på förband. Mina förklaringar att det var just möjligheten att ta med journalister på en dagstur till övre Norrland eller södra Skåne, som gav mig ett försteg framför mina kollegor i armén och marinen, föll inte i god jord. Så liksom nikotinisterna tjuvröker, fick jag en tid sysselsätta mig med tjuvflygning.

Första tiden på pressavdelningen ägnade jag åt att försöka sätta sprätt på en del avsomnade aktiviteter. Jag talade tämligen regelbundet med min svärfar Bengt Nordenskiöld och han berättade för mig hur han startat Flygjournalisternas klubb under kriget. Hans avsikt var att få ett, som han uttryckte det, pålitligt forum där han kunde tala fritt under förutsättning att bara det han ville publicerades. Dagensjournalister skulle inte tro sina öron om man berättade hur Nordenskiöld styrde och ställde med sina lojala redaktörer.

En av mina första åtgärder blev att forska rätt på denna illustra församling. Klubben fanns kvar om än på pappret. Med hjälp av några veteraner, HQT Holmquist och Yngve Norrvi, fick jag till stånd ett pånyttfödelsemöte på Gyllene Freden. Jag vill inte påstå att entusiasmen var så där särskilt stor. Här skulle inte några suspekta, nyutnämnda presschefer komma och göra sig breda. Men med en varsam hantering fick klubben så småningom luft under vingarna och firade 1992 sitt 50-årsjubileum.

En annan sammanslutning som mer eller mindre självdött var den stolta Swedish Air Force Fanclub, SAFF. Det var min flottiljchef Frank Cervell som under sin tid som flygattaché i Paris – ”jag

bor numera i mitt eget rike, Frankrike", – kom på den lysande idén att låta en helt neutral klubb ordna en brakmiddag för internationella och nationella flygjournalister i anslutning till de stora flygmässorna i Farnborough, le Bourget och Hannover. Industrin hade nämligen utan större framgång försökt sig på att smörja pressen. Gästerna uteblev helt enkelt därför att syftet var så uppenbart. Med den helt avkommersialiserade och neutrala SAFF var det en helt annan sak, även om det stod fullständigt klart för alla och envar, att det var den svenska flygindustrin som fick hosta upp de erforderliga kulorna.

SAFF låg i säker träda när jag fick upp spåret genom Saabs legendariske och mångkunnige informationschef, Hans "Tomten" Andersson. Redan våren 1972 kunde jag, med av Tomten insamlade medel från flygindustrin, kalla till sammanträde med tillhörande festmåltid vid flygmässan i Hannover. Flygstabens presschef var nämligen av hävd ordförande i Swedish Air Force Fanclub. Antalet deltagare steg oavbrutet genom åren för att vid mitt sista möte i London 1984 tangerade 150. För att understryka att det inte var fråga om mutmiddagar brukade chefen för flygvapnet hålla ett föredrag – för säkerhets skull före middagen. En av de trognaste deltagarna var John Taylor, chef för det stora brittiska förlaget Jane med alla sin årsböcker om flyg, flotta och jag vet inte allt. Ett år tackade han ja fastän det var hans bröllopsdag och naturligtvis fick han ta med sin ljuva fru Doris, som hyllades på övligt vis.

Vi dammade också av en del andra avsomnande aktiviteter. Vi sammankallade alla flygvapnets reservofficerare i Storstockholm till fylliga orienteringar om senaste nytt inom flygvapnet, pytt i panna och ljugarbänk. Flygvapnets presschefer ute i landet fick motsvarande duvning.

Bosse Hedberg hade varit bekymrad över FlygvapenNytts minst sagt sliriga utgivningstider. Ofta kunde man i julnumret läsa om sommarövningar och till midsommar undfågnas med reportage från ett snöigt luftbevakningstorn. Bosse efterlyste ett blad med ett något färskare innehåll och där även flottiljerna kunde komma till tals. Redan i november 1971 kom det första numret av "NU – aktuellt i flygvapnet" ut, en anspråkslös skrift framställd i kopieringsapparat m/större, men garanterat aktuell. I folkmun fick FlygvapenNytt namnet "DÅ".

1982 startade folkpartiet veckomagasinet "NU – Det Liberala

Nyhetsmagasinet". Vi skrev och gratulerade till det välfunna, geniala namnet och önskade kollegan lycka till. Ödet har fogat så att jag numera sitter vägg i vägg med det liberala NUs grundare, Björn Tygård. Understundom har vi två NU-grundare i all vänskaplighet ett stilla gnabb om upphovsmannarätt och sånt.

Anledningen till samarbetet med hovets presstjänst var inte så märklig. Hovet hade vid större evenemang alltid lutat sig mot försvarets hjälp och enligt någon gammal tradition var det alltid flottan som fick den äran. Som adjutant hos kungen hade jag en liten fot inne i hovet och när jag nu blev flygvapnets presschef så var det kanske inte så konstigt att hovets pressombudsman, Sten Egnell, vände sig till mig som han ju kände väl.

Vi kallades in under hovfanorna tämligen regelbundet under de år som komma skulle. Under gamle kungens tid började det med drottning Margrethes besök i januari 1973 och fortsatte med en rad statsbesök under unge kungens första år fram till 1979. Jan Mårtenson, kungens kanslichef, hade då lämnat hovet och av någon förunderlig anledning överlätit ansvaret för kungens presstjänst vid statsbesök till UD. I samband med att spanska kungaparet besökte Sverige, skar det sig fullständigt mellan UD och mig. Vi kyldes ut och UD fick klara sig själv när statbesöken fortsatte.

I samband med tronskiftet tjänstgjorde jag i en liten ledningsgrupp direkt underställd riksmarskalken och ansvarade för både press- och säkerhetstjänst. De sista dagarna gamle kungen levde, tillbringade jag i beredskap på Riksmarskalksämberet. Mången rikets herre har förmodligen slumrat där, men jag är nog den ende i historien som varit beordrad därtill.

Bröllop följde sedan på löpande band – paret Magnuson, kunga-bröllopet, som också var en av de största massmediala händelserna någonsin i Sverige, och när det strävsamma paret Lilian – Bertil knöt hymens. Efter bröllop brukar följa dop. Kronprinsessan (som hon inte var då) Victoria med syskon samt alla tre pojkar Magnuson. En del uppdrag av ordningsmannakarakter vid kungens representationsmiddagar förekom också.

För avdelningen var det ojämförligt mycket nyttiga övningar i handgriplig presstjänst. Att arrangera ett pressprogram, som alla parter är nöjda med, är nämligen inte snutet ur näsan. Skrivande journalister bör helst finna sig inom hör- och synhåll från skeendet och bildjournalister inom objektivavstånd. Huvudper-

sonerna har berättigade önskemål om att få vara ostörda och säkerhetsfolket och polisen har alltid synpunkter på det mesta.

Kungabröllopet 1976 blev något av ett mästarprov. Då hade Sten Egnell sedan länge med ålderns rätt dragit sig tillbaka och som ett tidens tecken hade hans tjänst om två timmar två dar i veckan ersatts med en heltidsd:o med massor av övertid. Innehavaren var en pigg yngling från UD vid namn Jan Mårtenson, som tidigare nämnts men ej närmare presenterats. Jan var en mästare i ämnet stora pressuppbåd med erfarenhet från bland annat den stora, internationella miljökonferensen i Stockholm några år tidigare. Jan skulle senare göra en strålande internationell karriär som undergeneralsekreterare vid FN och chef för FNs Europahögkvarter i Genève.

Vi två bildade ett oslagbart radarpar inför bröllopet. Om jag inte säger det själv så får ju ingen veta det. Jan la rabarber på det nya Riksdagshuset vid Sergels torg som presskvarter och drog upp principiella riktlinjer. Därefter avvek han med kungen till USA på ett par veckors besök strax före bröllopet och lämnade mig kvar att klara ut detaljerna.

Kungabröllopet samlade 1100 journalister av alla de slag från hela världen. Jag kan försäkra att det var ganska så svettigt, men

*Jan Mårtenson och
förf i en allvarlig
överläggning i
Storkyrkan.*



Foto: Jacob Forssell/Pressens Bild

när det hela var över fick vi till och med beröm från de annars så svårflirtade murvlarna vid ett jättekalas på Hasselbacken.

Samma år hade vi en liten förövning för oss själva. Flygvapnet fyllde 50 år den 1 juli 1976. Min lilla avdelning blev huvudansvarig för jubileumsarrangemangen som omfattade en mindre parad på marken och en större i luften vid Flygarmonumentet på Karlaplan i Stockholm. Dessutom arrangerades tre flygdagar vid de likaledes 50-årsfirande flottiljerna F3 i Malmslätt, F4 på Frösön och F5 i Ljungbyhed. Kungen kom till Ljungbyhed, prins Bertil till F4 och prinsessan Christina till Malmslätt. Och själv gjorde jag radiodebut i ett sommarprogram just den 1 juli. Jag hann precis lubba från kransnedläggningen på Karlaplan upp till Radiohuset för att höra signaturmelodin – Sommar, sommar, sommar – och under Staffan Broms' säkra ledning staka mig igenom mitt manus.

1978 kom en yngre jeansförsäljare på besök. Besöket skulle få omvälvande följder för flygvapnets rekryteringsansträngningar. Icke så att Lee-Anders Hasselström ville sälja jeans till mig, nej han ville att flygvapnet skulle sponsra hans stora lidelse och hobby – dragracing. Jag hade vaga idéer om denna motorsport, men Anders satte mig snabbare än snabbt in i vad saken gällde. Sporten härstammar som så mycket annat från USA och hade börjat som en lek på gatorna. Reglerna var mycket enkla. Man ställde upp med sina bilar vid ett lämpligt rödljus och när det växlade över till grönt, gällde det att komma först till nästa stopp. På många håll i USA är längden på kvarteren en kvarts engelsk mil lång och när den på gatan inte helt ofarliga – och inte heller helt lagliga – sporten flyttade in på tävlingsbanorna, blev sträckan just en kvarts mil.

Som i tennis tävlade man enligt utslagningsmetoden och i de lättare klasserna med många bilar kunde det ta sin rundliga tid innan man var framme vid finalheatet. Lee-Anders tävlade naturligtvis i en av de mest spektakulära klasserna med så kallade Funny Cars. De hade en motor på ungefär 5 000 hästkrafter och drack inte vanlig soppa utan ren metanol.

Konceptet som Lee-Anders föreslog var enkelt. Flygvapnet skulle mot en mindre (hm) peng få sätta sitt emblem på Anders bil, mekarna skulle ha samma på sina overaller och våra rekryteringsbroschyrer skulle delas ut i depån. Parallellen mellan motorspor-

ten med männen i depån som håller bilen igång och flygvapnets män på marken som håller flygplanen i luften skulle hårdexplodera. Och enligt Anders bestämda uppfattning, vad annat, var det just bland den motorintresserade ungdomen som flygvapnets rekryterare hade sina smultronställen.

Argumenten lät övertygande och så kom det sig att flygvapnet blev det första statliga företag som gick in i sponsorsvängen. Det skulle bli mer.

I juni året därpå var det stor flygdag vid F6, Karlsborg. Anders Bengtsson, vår nye reklamgubbe, hade sökt mig i ett angeläget ärende och kom ner till F6 för ett mycket viktigt och brådskande samtal.

Vem var då denne Bengtsson? Anders hade något halvår innan ringt upp mig och sagt att vår rekryteringsbroschyr var det absolut tontigaste han i sitt liv skådat. Han var mannen att göra en toppengrej och dessutom kolossalt billigt. På hans meritlista stod att han varit framgångsrik målvakt i Björklöven. Vi talar nu om ishockey och skall fortsätta med det en stund. Att Anders varit framgångsrik var inte så underligt. Han hade en kroppshydda som fick en ishockeybur att se miniatyriserad ut. Det fanns inte en springa där en puck kunde slinka in.

Anders gav ett förtroendeinjagande intryck och han fick i uppdrag att ta fram en ny broschyr. Med denna sin första order startade Anders den reklambyrå som han sagt att han redan drev. Fick jag reda på efteråt. Broschyren blev bra. Det blev för övrigt det mesta Anders gjorde. Utom en gång när det gällde flygvapnets tjusiga väggcalmanacka. Anders satte ett tangerat världsrekord för februari 1981 genom att begåva månaden med 30 dagar. Det lär inte ha hänt sedan man riggade till den gregorianska kalendern 1582.

Hela upplagan fick förstås levereras till tippen. De få kvarvarande exemplaren är givetvis guld värda för junksamlaren.

Anders och jag möttes bakom en hangar vid F6 och liggande i gröngräset berättade han andlöst att jag kunde göra tidernas sponsorklipp. MoDo AIK, årets svenska mästare i ishockey, var lediga för reklam på hela sin spelardräkt. Man ville ha ett kontrakt på minst tre år och bara 300 000 första året, 330 000 andra och 360 000 det tredje.

"Inte en miljon ens en gång", sa Anders som alltid varit snabb

i huvudräkning. "Flygvapnet har nu en svensk mästare igång på sommaren och för att inte tappa greppet måste vi fortsätta på vintern. Hockey påminner om flygvapnet. Man måste ligga framme och forechecka, sticka fram i blottor och samarbeta i sann flygvapenanda. Men Modo vill ha besked senast i morgon...."

Där kom det. Detta var i slutet av juni och alla chefer hade semester. Så vad skulle en fattig pojke göra? Självklart skrev jag på.

När hösten och flygvapenchefen kom, var jag tvungen att tala om vad jag hade gjort.

"Vad tycker chefen om ishockey", frågade jag Dick Stenberg försiktigt.

"Fin sport", sa Dick. "Påminner litet om oss i flygvapnet. Du vet ligga framme och forechecka och utnyttja blottorna."

Dick frågade varken då eller senare vad kalaset kostade och tacksam var jag.

MoDo skulle spela sin första träningsmatch för säsongen mot Skellefteå AIK. Jag hade lyckats ordna en ledig Hercules, som ändå skulle upp till Luleå, för att hämta upp gänget i Örnsköldsvik. Spelarna var iförda sina nya, utomordentligt väldesignade och vackra dräkter och gjorde ett starkt intryck på den församlade svenska världspressen vid urlastningen i Luleå. Alla, jag försäkrar alla, tidningar i Sverige skrev om denna unika sponsoring. Till och med Norrskensflamman, men dock i termer av att MoDo AIK sålt sig till militarismen och kapitalismen. Men skrev gjorde de och det var huvudsaken.

Bara den samlade textreklamen var minst värd de två första årens sponsorpengar.

Säsongen 83-84 åkte MoDo ur elitserien och vårt senaste kontrakt gick också ut. Vi ville dock inte svika en vän i nöden utan spädde på med ytterligare ett år. Jag hade glädjen att vara inbjuden till Kempehallen i Örnsköldsvik när MoDo tog steget upp i högsta serien efter ett års frånvaro.

För mig blev MoDo dock något mer än bara en reklampelare. Sen gammalt var jag medlem i AIK i Solna och kontrasten mellan storstadslaget och kvartersgänget var påtagligt stor. Praktiskt taget alla spelare var plantor uppdrivna i det egna växthuset och många jobbade på samma arbetsplats. Gissa vilken. Lagandan var så stark att den kändes rent fysiskt när man klev in i omklädnadsrummet eller avbytarbåset. Tränaren och ishockeyprofessorn Tom-

my Sandlin gjorde minsann inte lagets framtoning sämre. Med sitt lågmälda sätt interfolierat med träffande ordspråk lyfte han oftast laget till stordåd.

Föreningens ekonomichef och sedermera ordförande Olle Boman med glad mathustru Laila bidrog också i hög grad till fin laganda och allmän trivsel.

Det var egentligen när jag kom i kontakt med MoDos ungdomsverksamhet som jag riktigt förstod lagets storhet. Varje sommar ordnades en ishockeyskola för grabbar från hela landet. Primus motor under många år var den elegante målvakten Peter Holmqvist, min absolute favorit både i och utanför laget, som hade en sällsynt god hand med juniorerna. De flesta av lagets stjärnor deltog också i ungdomsarbetet. Den väldige Ulf Thors, den idogt snusande lagmotorn Anders "Molla" Mohlin och många andra. Det var faktiskt en upplevelse att få se hur grabbarna uppskattade den hårda disciplinen och de enkla lägerförhållandena. Mycket därför att de kände att deras idoler jobbade för enbart och just dem.

Som första försvarsgren öppnade flygvapnet sina dörrar för kvinnor. De allra första 29 flickorna ryckte in till värnpliktstjänstgöring vid F16 den 21 juli 1980 och ytterligare en barriär i manssamhället bröts ner.



Foto: MoDo Aik.

Peter Holmqvist (nu bankdirektör), Ulf Ingvarsson, Tommy Sandlin, förf, Mikael Andersson och Olle Boman diskuterar programmet för ishockeyskolan.

Då hörde den alltid lika alerta racerlegenden och flygaren Gunnar Elmgren av sig och undrade om inte flygvapnet i jämställdhetens namn borde satsa litet sponsorpengar på en fortåkan-de flicka för att visa att man numera också behövde damer i vapnet. Gunnar hade lånat ut sin Formel 3-bil till Anette Lindgren och hon kämpade som ensam flicka i klassen, både mot sina manliga medtävlare och ekonomin. Sagt och gjort. Flygvapenstallet utökades, inte bara med Nettan, utan vi fick fästmannen Åke Jansson, föräldrarna Mona och Stig och schäfern Canto på köpet. Som vanligt i motorkretsar jobbar nämligen hela familjen i depån. Alla gladdes när Nettan efter ett race i Falkenberg 1983 fick stiga upp på pallen som trea.

Nu var snöbollen ordentligt i rullning. I kvinnorekryteringens spår följde Leni Ivarsson, som tävlade i att släpa vänsterben, speedway på normalare språk, och liksom Nettan ensam tjej bland idel gossar. Maria Lindqvist körde sidvagnsracing med Lena Sandström som burkslav – också i herrklassen. Och nere i Småland härjade Lena Rosén i rallycross.

Det visade sig nu att flygvapnet hade en hel del förmågor i de egna leden. Den i särklass framgångsrikaste var (och är) Peter Lindén, fältflygare och Viggenpilot från F6 i Karlsborg. Peter körde super-bike, en klass för standardmotorcyklar med en motorvolym på 1200 kubik. När vi skrev avtal med Peter tillhörde han svenska eliten men hade ännu inte vunnit något SM.

Peter är en liten ettrig figur med en enastående vighet och som utan vidare slår på en frivolt. Hans problem var att han var så liten i förhållande till den jättestora cykeln och därför hade svårt att lägga ner den ordentligt i kurvorna. Men det Peter eventuellt förlorade i böjarna tog han igen på raksträckorna där cykeln med den lätte Peter accade ifrån medtävlarna. Den som vågar stå på längst på rakan och bromsa in sist i kurvan tjänar både väg och tid. Peter hade den erforderliga isen i magen i riklig mängd.

Vid tävlingar på Anderstorp hade Peter fått upp en enorm hastighet på den så kallade flygrakan, en raksträcka som också utnyttjas som landningsbana. När han enligt sin vana skulle bromsa in i absolut sista stund, märkte Peter att bromsen inte tog. I över 200 kilometers fart fortsatte cykeln ut i spenaten, dock utan Peter. Det förhåller sig nämligen så i denna exklusiva sport, att de värsta personskadorna uppstår om föraren får cykeln över sig. Det får han i de allra flesta fall, om han envisas med att sitta kvar när

ett haveri är på väg att inträffa. Peter hoppade alltså resolut av sin bromslösa båge och kullerbytterade en avsevärd sträcka. Hojen fortsatte i tagentens riktning och blev om inte späntved så dock obrukbar. Peter syddes ihop på ett dussin ställen med ett oräkneligt antal stygn och fortsatte tävlandet dagen därpå med reservcykeln. Ytterligare en dag senare, på måndagen, inställde sig Peter till sin första dag för officersutbildning vid Flygkrigshögskolan i Uppsala. En vanlig Svensson hade sjukskrivit sig fjorton dar efter en liknande vurma. Minst.

"Hur skulle det se ut om man inte fullföljde sina åtaganden?" sa Peter.

Peter tävlar än och har vunnit både svenskt och nordiskt mästerskap i superbike. Nu tillhör han världseliten i motorcykelsportens Formel 1, 500 kubiksklassen. En av de strongaste idrottsmän jag mött.

Efter ett par år med alla dessa individualister som flygvapnets reklampelare, började jag något tänka om. Alla våra skyddsslingar lyckades inte alltid så bra och det kunde tänkas att det inte var bra för flygvapnets image om de våra ofta kom på efterkälken.

Vi inledde därför ett samarbete med Svenska Ishockeyförbundet om att sponsra ett SM för B-juniorer, pojkar runt 17 år. Det var en bortglömd och känslig ålder. Som 15-16 åringar hade grabbarna tävlat i TV-pucken och andra spektakulära tävlingar. Nästa steg var A-juniorer för 19-åringar. Genom att starta Flygvapencupen hade man stora möjligheter att få grabbarna att stanna kvar i rinken i stället för att flumma ut på gatorna. Flygvapencupen drogs igång med pukor och trumpeter med lag från hela Sverige. Alla spelarna, det rörde sig om tusentals, hade en särskild flygvapendekal på hjälmen och därmed var det också klart att ett lag med flygvapenemblem alltid skulle vinna. Man började på höstkanten och med ett raffinerat utslagningssystem kunde finalen gå frampå våren. Den hockeyintresserade flygvapenchefen Dick Stenberg missade aldrig en final, inte heller hans efterträdare Sven-Olof Olson.

Den alpina delen av skidförbundet började röra på sig. Det var ganska så knackigt med störtloppsåkare här i landet. Möjligen beroende på att vi saknar ordentliga backar. Framåtandan lär nog finnas i rikligt mått, liksom djärvheten, men har man ingenstans, förlåt Åre, att träna så vill det sig inte.



Flygvapnets tre stora affischmän: Nettan Lindgren, Anders Haselström och Peter Lindén.

Flygvapnet, som står för fart och fläkt här i landet, drog i gång Viggencupen, en tävling i störtlopp för pojkar från 16 år och äldre. Den förste att vinna Viggencupen var Niklas Henning och vi gjorde också ett litet undantag från vår nya princip att inte satsa på enskilda idrottsmän när vi skrev ett avtal med Niklas.

Mitt sista sponsoravtal för flygvapnets räkning skrev jag i slutet av 1983 med en ättelägga av den polska grevliga familjen Kottulinsky. Ytterligare ett avsteg från vår stränga princip kan tyckas. Men unga Susanne var inte bara en framstående rallystjärna, hon skulle också skickas ut av Volvo för att propagera för trafikvett i skolorna och det var den aktiviteten flygvapnet hoppade på. Att vi som bonuseffekt också kunde tillgodogöra oss Susannes framgångar i skogarna gjorde det hela inte sämre.

Vid de flesta tillfällen då våra adepter tävlade, deltog flygvapnet med flyguppvisning av något slag. Över Anderstorp, Ring Knutstorp, Falkenberg, Kinnekulle och sist men inte minst över Åre. Det var en härlig upplevelse att få se Viggen dundra nerför störtloppsbanan i Åre och avsluta med en strålande uppvisning över Åresjön.

Och överallt på marken stod bitr chefsrekryteraren Ulf Lindström med vår speciella rekryteringsbuss och charmade traktens ungdomar (och damer...). Rekryteringsbussen var för övrigt ett kapitel för sig. Flygvapnet behövde nya ambulanser och för att få plats med medicinmännens alla attiraljer beställdes minibussar i ett större antal. En snabb förfrågan gav vid handen att en extra buss kunde levereras mot en icke föraktlig rabatt.

Plötsligt var avdelningen med ambulans, som snabbt gjordes om till rullande rekryteringskontor med video och alla tänkbara faciliteter. Den målades vackert blå och försågs med texten: "Flygvapnet Ditt yrke". Med tanke på att vehiclen var krigsplacerad som ambulans hade vi förberett en alternativ slogan: "Flygvapnet var Ditt yrke".

Men kostade inte allt detta skjortan? Jovisst. Det rymdes inte på något vis i min budget. Som tidigare framgått av denna krönika, mättes statliga myndigheters effektivitet bland annat i deras förmåga att göra av med pengar. Lyckades man inte få slut på anslagen riskerade man dessutom att till kommande år få tilldelningen nedskuren. Det gällde alltså att till varje pris se till att inte ett öre återstod i kassan vid budgetårets slut.

I maj började jag gå runt bland mina kollegor i flygstaben och höra mig för hur man låg till budgetmässigt. Övåntat många hade pengar kvar och lätt bekymrade över situationen. De var alltid lika tacksamma att med min hjälp uppnå det eftersträvangsvärda nollresultatet och därmed öka chanserna att nästa år få oförändrad tilldelning. Framme i juni hade jag på detta sätt med budgetchefens hjälp lyckats skrapa ihop de erforderliga sponsormedlen. Sen var det bara att se till att fakturorna kom in före budgetårsskiftet sista juni och allt var frid och fröjd ett år framåt.

Nu lär man ha upptäckt det här "kryphålet" och satt ett effektivt stopp för det. Men det fungerade min tid ut.

Ofta fick jag frågan om denna sponsring lönade sig. Det är naturligtvis svårt att svara på, men en del feed-back fick vi ju genom de intervjuer som psykologerna hade med de sökande. Förbluffande många hade fått impuls att söka till just flygvapnet genom att de observerat och gillat våra satsningar inom olika idrotter.

Vi gjorde ett par opinionsundersökningar som styrkte oss i själen. Drygt 60 procent av pojkarna och knappt 40 procent av flickorna hade lagt märke till våra aktiviteter och, som sagt, gillat



Helena Månhammar hette en av unglottorna vid IACE-besöket i USA 1978. Det var därför som jag med särskild glädje gratulerade fänrik Helena vid första examen för kvinnor i juni 1983.

dem. Enligt institutet var detta skyhöga siffror. Om man ville marknadsföra t ex konserverad gröt låg de högsta siffrorna runt 12 procent i uppmärksamhetsvärde.

En annan form av rekrytering var vår ungdomsverksamhet. Det var Rolf Bertel som med den äran ansvarade för de så kallade flygpojarna och deras utbildning. På vinterhalvåret samlades de landet runt vid våra flottiljer en kväll i veckan för en duvning i luftnavigation, meteorologi, modellbygge eller annat ämne knutet till aviatiken.

På somrarna anordnades tre-veckorskurser på de flesta av våra förband. När vi började rekrytera flickor, öppnades givetvis denna ungdomsverksamhet även för dem.

Men inte nog med det. De bästa kunde varje år få delta i något som kallades International Air Cadet Exchange (IACE). Det innebar att vi under några veckor skickade iväg ett antal flygpojkar (på senare år alltså även flygflickor) till USA, Canada, England och några länder till. Under tiden de var borta, tog vi emot motsvarande antal ungdomar i Sverige. Det var det kanadensiska flygvapnet som tog initiativ till utbytet redan 1947 och vi i Sverige hakade på 1951.

1978 var jag ledare för en grupp om tio flygpojkar och fyra ungflyglottor i USA. Med lottachefen, som var flickornas ledare, var vi inalles 16 pers och det som fick amerikanerna att höja på ögonbrynen var att ingen av oss rökte!

Vår värdorganisation var Civil Air Patrol, en motsvarighet till vår Frivilliga Flygkår, med brandövervakning och efterspaning som främsta uppgifter. Vi bodde hemma hos dessa entusiaster och om amerikaner i normalläget är ett gästfritt släkte så var dessa människor om möjligt ännu gästfriare. Det var ytterligt intressant att få komma över tröskeln till dessa medelamerikanska hem och se hur de bodde och åt. Kanske framförallt det sistnämnda.

Enligt reglementet bestod begreppet försvarsinformation av försvarsupplysning och presstjänst. Och det var dessa ting min avdelning egentligen skulle syssla med. För att ytterligare understryka detta ändrades benämningen på avdelningen till informationsavdelning och jag blev plötsligt något så fint som flygvapnets informationschef. Presstjänst hade jag en mångårig erfarenhet av, men att detta med försvarsupplysning var en så stor artikel hade jag inte en aning. Jag vet inte hur många frivilliga försvarsorganisationer jag under min tid som informationschef lyckliggjorde med entusiastiska beskrivningar av flygvapnet, men det var åtskilliga. Överallt serverades ärter med punsch och att jag med min allergi löste problemet med en tallrik punsch och ett litet glas ärter har jag redan berättat. Till skaran sällade sig också rotaryklubbar, lionsd:on, skolor, motorklubbar och inte minst MoDos sommarläger. Intresset var påfallande stort och det kändes nästan som en kalldusch att efter pensionsavgången komma ut i privata näringslivet och finna att försvarsfrågan överhuvudtaget inte fanns med på agendan.

Varje år träffades hela etablissemangen och några till på Centralförbundet Folk och Försvars rikskonferenser i Storlien. Där åkte vi skidor på förmiddagen, konfererade på eftermiddagen och dansade på kvällen med regelbundna depåbesök hos min gamla väninna Kisse i baren. Detta var försvarsupplysningens Mekka och alla var där. Det var väl inte alltid det som sas, som var det viktiga. Det i särklass viktigast var alla de kontakter som knöts. Vissa av livslång karaktär. Nu har någon klåfingrig figur flyttat konferensen till lappriket någonstans och den rätta atmosfären har svårt att inställa sig.

Ett par enskilda höjdare kan också nämnas. Vid ett tillfälle flög Anders Björck – han skulle bli både president och försvarsminister – och jag till Linköping för att debattera med Bosse Ringholm, då SSUs ordförande. Debatten flöt i sedvanliga fåror då Anders plötsligt lurade mig att få in, som jag trodde, några sataniska frågor om Bosses svaghet för vita Mercedes. Det debattsäkre Bosse Ringholm sågade av mig längs fotknölnarna. Men vi fick en fin kväll på Frimis efteråt.

En annan höjdare var en lika dålig debatt med Maj-Britt Theorin nere i Blekinge. Maj-Britt var på krigsstigen mot Viggen, därtill hetsad av den unga, hårfagra Maj Wechselman. Det bästa med den kvällen var också supén efteråt. Denna gång på Stadshotellet i Karlshamn.

En viss privat försvarsupplysning bedrevs också. Under en period arrangerade jag varje år ett storslaget möte hemma på Gamla Haga. Traditionen gav evenemanget namnet Haga Möte och till dessa solenna tillställningar inbjöds representanter för det då statsbärande partiet. När det kom till kritan var det bara tvenne representanter för det stora arbetarpartiet som städse infann sig. Riksdagsmannen Åke Gustavsson, då verksam inom försvarsutskottet, och ombudsmannen Lars-Olof Pettersson tillhörande partiets inre cirkel beträffande försvarsfrågor. Åke gick under täcknamnet Travolta sedan han i riksdagen förklarat att denna typ av skådespelare förledde ungdomen. Det var därför han fick extra applåder när han i Storlien med stor grace la en sula på dansparketten.

Lars-Olofs nom de guerre var något blygsammare – Loppan. Det var härlett ur hans signatur L-O P.

Från flygvapnet ställde Lars-Erik Englund och Rolf Clementson upp. De sysslade båda med planering och ekonomi på den tiden. Pyttan brassade käket och avvek sedan klokt nog. Tillställningarna drog ut på tiden och när det var dags att beställa taxi visade Rolf oanade färdigheter. På kort tid vimlade det av taxi på gårdsplanen. En gång missade Lars-Erik, som då bodde i norra förorterna, pendeltåget hem och fick tillbringa natten i Åkes riksdagsrum. Som tydligt torde framgå blev vi alla vänner för livet. Om vänskapen också satte för flygvapnet positiva spår i budgetsammanhang är dock mera oklart.

Då var det lättare med presstjänsten. Den segade sig säkert fram

på väl känd mark och hettade egentligen bara till vid några tillfällen.

Den i särklass viktigaste händelsen var när Viggen på ett mystiskt vis tappade vingen. Det inträffade vid tre tillfällen och genom ett Guds under lyckades alla tre piloterna klara sig med fallskärm. De tre haverierna inträffade under tillsynes lugn flygning, nåja tämligen lugn, och hade i stort sett samma händelseförlopp. Av någon oförklarlig anledning vek sig ena vingen upp över flygplanet. Vid ett tillfälle bröts flygplanet helt sönder och föraren kastades utan egen medverkan ut i luften. Först när det tredje haveriet inträffade började man dra öronen åt sig och satte igång att räkna på hållfastheten. Man kom fram till att flygvapnet lämnat felaktigt underlag beträffande påfrestningarna under flygning och vingbalkens hållfasthet var beräknad därefter. Vingbrotten inträffade sedan när utmattningsgränsen, enligt det felaktiga underlaget, nåddes. Saken förvärrades också av att ett borrhål var felaktigt placerat. Sammanfattningsvis kan alltså sägas att vingbrotten var helt typenliga.

Som tur var hade man på helt andra grunder bestämt sig för att införa en kraftigare vingbalk från och med flygplan 28 i serien. Denna nya balk var tillräckligt stark för att klara en korrekt framräknad påfrestning. Vi behövde alltså bara byta balkar i de första 27 flygplanen. Kalaset gick ändå löst på cirka 60 miljoner och det var mycket pengar på den tiden.

När det började bli känt i de innersta kretsarna i flygvapnets ledning att vingbrotten var så att säga självframkallade med en bidragande orsak i det felaktiga borrhålet, ville vissa personer lägga locket på. Informationsavdelningen skulle lägga ut dimridåer och svara undvikande på frågor.

Personligen hade jag inte den ringaste lust att spela med i ett sådant spel. Jag var långt ifrån ensam bland landets informatörer att tro på uppriktighet i samröre med journalister. Vi ansåg med all rätt att om man skulle ge sig på försöket att föra pressfolket bakom något ljus, skulle reaktionen när det upptäcktes – och det upptäcktes alltid – bli våldsam. Vi har under åren sett många exempel på det.

Dick Stenberg var inte svår att övertyga om dessa grundteser i umgänget med massmedierna. Vi gick alltså ut och talade om som det var. Det blev en snabbt övergående presstorm. Och när jour-

nalisterna upptäckte att det inte fanns något mer att gräva i, blåste oväldret kvickt över.

Egentligen är det märkligt att denna, som man tycker, självklara grundsats att alltid lägga korten på bordet inte efterlevs. Många bittra upplevelser hade förmodligen undvikits om vederbörande sagt som det var från första början. Journalister är som jakthundar. Har de fått upp spåret så släpper de det aldrig. Dessutom är det alltid lättast att tala sanning. Man riskerar inte att trassla in sig därför att man glömt vad man sagt.

Ett annat mål som var ganska så besvärligt var, när det kom fram uppgifter om att vårt flygbränsle med den lättfattliga benämningen MC77, skulle vara farligt för dem som hanterade bränslet. Närmare bestämt var det ångorna som ansågs skadliga och som menligt kunde påverka nervsystemet. Bland annat hade en vän från segelflygtiden vid Ljungbyhed, flygplanteknikern Yngve Winblad, ådragit sig allvarliga sjukdomssymptom efter att ha varit inne i tomma bränslecisterner för rengöring.

Min första reaktion var att berätta att jag minsann hade druckit MC77 utan att därav ta skada. Jag insåg genast att målet var alldeles för allvarligt för barnsliga skämt. Men som alla arbetsskademål var detta kinkigt. Vi hade sedan länge gått över till en sluten hantering av bränslet och med det menas att all överföring skedde genom slangar, som med en bajonettkoppling fästes vid flygplan, tankbilar, bränsleförråd eller vad det nu var frågan om. Hanteringen med påfyllning via tratt var helt borta. Det borde mänskligt att döma inte bli någon ångbildning vid tankning. Problemet för de drabbade var alltså att visa att MC77 var ett långsamt verkande gift och att en felaktig hantering flera år bakåt i tiden nu skördade sina offer.

Pressmässigt var problemet att med en viss pedagogik förklara orsakssammanhangen och inte likt kvällspressen trumpeta ut att flygbränslet var ett smygande gift för alla som överhuvudtaget kom i närheten av ett flygfält. Det var inte så litet jobbigt.

Så småningom kom man fram till en uppgörelse och de som bevisligen drabbats fick sin ersättning. Och säkerhetsbestämmelserna vid hantering av MC77 skärptes ytterligare.

På tal om gift så är det många som klassar alkohol som gift. En av de mera fanatiska var en flygingenjör som med en papegojas

envishet hävdade att alla flygvapnets haverier berodde på att förarna varit mer eller mindre berusade. Jag kände ett visst ansvar för den unge mannen eftersom jag utbildat honom vid min division vid F13. Han var redan på den tiden intolerant nykterist och det kunde ju inte helt uteslutas att han tagit visst intryck av våra fredagsvanor.

Redan tidigt började flygingenjören sitt korståg mot de i hans tycke fullständigt undermåliga haveriutredningarna. Hans argument blev mer och mer verklighetsfrämmande och när han föreslog obligatoriskt blodprov före varje flygning, tappades litet tålamod här och där. Våra jurister hävdade att blodprov för att utröna alkoholholförtäring enligt lag endast fick tas vid misstanke om brott. Målet drevs på denna punkt så långt att lagutskottet började fundera på en lagändring. Vår flygöverläkare, Arne Frykholm, kallades upp till lagutskottet för en hearing och sa genast att han tyckte att det var ett utmärkt förslag.

"Men varför stanna vid flygvapnet? Varför inte låta alla stats-tjänstemän börja dagen med ett blodprov? Och riksdagsmännen? Det kan väl inte vara bra att fatta för riket viktiga beslut under bakrus", hävdade Arne med emfas.

Det blev ingen lagändring.

Det fanns en del rättshaverister i farten på den tiden och de fick alla stor publicitet. Flygingenjören inte undantagen. Det föreföll som han började lida av förföljsemani och han anklagade diverse chefspersoner för övergrepp mot hans person. Till slut blev situationen ohållbar. Flygingenjören tjänstgjorde då på Försökscentralen men blev där helt isolerad. Ingen vågade tala med honom av rädsla att bli fast många timmar för att tvingas lyssna till hans lidandes ändlösa historia.

Ett par riksdagsmän besökte honom i hans lya i officersbostaden på Malmslätt och de kom förfärade därifrån. Flygingenjören hade i vanlig stor stil gått igenom alla sina anklagelsepunkter och lidna oförrätter. Han hade avslutat litanian med att om han inte fick rättelse, skulle han ta saken i egna händer och se till att tre namngivna officerare skulle få sina rättmätiga straff. Riksdagsmännen uppfattade besvärjelsen, som uttalades med lågande blick, som ett rent mordhot och ringde mig uppskärade dan därpå.

De tre var från vänster till höger: flygöverläkaren Arne Frykholm, översten 1. graden Tore Persson och yours truly.

Arne hade vid något tillfälle, helt utmattad av flygingenjörens famösa angrepp, gjort en blyertsanteckning i marginalen på hans läkarjournal: "Tokig?" Det var kanske inte så välbetänkt men måhända mänskligt. Hur många av oss har inte fällt det slarviga omdömet om någon vars beteende vi inte förstår? Flygingenjören fick här en poäng och utnyttjade den till max.

Tore hade tidigare i sitt liv varit flygchef uppe i Söderhamn och slumpen hade fogat så att flygingenjören också tjänstgjorde där. Vid en landning i förband hade han råkat rulla förbi Tore och på så vis kommit först in till plattan. Denna oförätt skulle enligt hans uppfattning ha lett till att Tore många år senare tagit hämnd genom att dra in hans tillstånd att flyga.

Jag, slutligen, skulle ha stoppat en för flygingenjören positiv artikel i Dagens Nyheter. Den informationschef är ännu inte född som skulle ha en sådan makt eller inflytande att han skulle kunna stoppa intressanta artiklar i den svenska pressen.

Skriverierna kring flygingenjören och hans med tiden alltmer desperata utspel pågick i många år och höll oss på informationsavdelningen varma. Till slut gav statssekreteraren i försvarsdepartementet, Anders Thunborg, upp av ren utmattning och flygingenjören blev försatt i disponibilitet med ett saftigt vederlag mot att han slutade med sina dumheter. Det gick några år men sen var han i farten igen.

Det är kusligt att se en personlighet förändras och det var tveklöst en stor personlig tragedi som spelades upp i offentlighetens ljus. För den drabbade spelar det ingen roll om oförrätten är inbillad eller inte. Det personliga lidandet är detsamma.

En annan pressföljetong, dock av mera handfast natur, var den segdragna frågan om Viggens efterföljare. Egentligen började historien med en stor luftförsvarsutredning, som tillsattes 1967 och som arbetade fram till 1970. När flygvapnet var som störst hade vi tio jaktflottiljer och som ett kuriosum kan nämnas att utredningen ansåg att Sverige borde försvara sitt luftrum med minst tio divisioner av Jaktviggen. Divisioner alltså – inte flottiljer. Nästa fas innebar att flygstaben 1970 startade studier av hur nästa flygplan borde ta sig ut. Redan här började en intern debatt om vilken typ av flygplan som borde studeras i första hand – jakt- eller attackflygplan.

Nu är det inte på något vis min avsikt att i denna krönika

åstadkomma någon vitbok om hur turerna kring denna för flygvapnet så viktiga flygplananskaffning gestaltade sig. En sådan lär med all säkerhet komma inom de närmaste åren då debatten kring JAS 39 Gripen klingat av. Några hållpunkter dock för att ge en viss bakgrund till informationsjobbet.

En av turerna innebar tillkomsten av de bokstavskombinationer som förbryllat en del. Men så konstigt var det inte. Bokstaven A stod för utveckling av befintliga konstruktioner och B för nykonstruktioner. Med siffran 1 avsågs stora bombflygplan, 2 betydde flygplan i Viggenklass, 3 skolflygplan/attackflygplan och 4 stod för skolflygplan med viss beväpning.

A20 betydde alltså en utveckling av den befintliga Jaktviggen och B3LA en nykonstruktion i skolflygplanklass avsett för lätt attack.

En större allmänhet kan vara tacksam för att det mesta hölls inom den egna kretsen. Vi studerade också en variant av Viggen kallad A38 och ett par vassare varianter av B3LA som gick under täcknamnen B3H och B3V. Och hela tiden fanns ett helt nytt koncept med – Saabs nästa generation flygplan. Det som så småningom kom att heta JAS 39 Gripen.

Islutet av 1975 gav den då sittande försvarskommittén klartecken till att A20 och B3LA närmare skulle utredas. I olika omgångar pytsades ett antal hundra miljoner ut för utvecklingsarbete. När det under resans gång gick upp för politikerna, att pengarna inte skulle räcka till för båda projekten, passade den då regerande borgerliga koalitionen på att kollapsa. Den folkpartistiska minoritetsregeringen beslutade dessutom helt överraskande att lägga ner både A20 och B3LA projekten i februari 1979.

På Saab var man så säker på att B3LA skulle ta hem potten att projektledaren, Tommy Ivarsson, högtidligen lovade att äta upp, inte sin hatt som brukligt är, utan sin skjorta. Enligt uppgift gjorde han det också. En äkta Stenström med knappar och allt.

I stället fastnade man för ett flygplan i nivå 4, det vill säga ett skolflygplan som skulle kunna gå att beväpna – SK2. I folkmun Åslingen, eller hellre Uslingen, såg dagens ljus. Det här var den besvärligaste tiden för oss. Dick Stenberg fick utstå mycken kritik för att han accepterade detta EPA-flygplan som ersättare för attacksystemet. Men hans bevekelsegrunder var att skapa ett andningshål för både flygvapnet och svensk flygindustri att överleva.

Inom flygledningen arbetade en grupp under ledning av översten Bengt Lönnbom på att skaffa fram ytterligare underlag i denna segslitna fråga. Man studerade främst de två amerikanska flygplanen F-16 och F-18, men också F-5 och den franska Mirage 2000. De två förstnämnda har skrivit in sina namn i den svenska flygarvärlden. F-16 för att man vann århundradets flygplanaffär framför nosen på Jaktviggen och F-18 för att man snuvade JAS och SAAB på kontraktet med Finland.

Många inom flygvapnet förordade också köp av i första hand F-18. Lidelserna svallade högt och under en kritisk fas begärde Bengt Lönnbom sitt entledigande från uppgiften.

Så kom då det förlösande förslaget med JAS, flygplanet för både Jakt, Attack och Spaning. Man skulle helt enkelt enligt Saabs förslag hoppa över ett utvecklingsskede och gå direkt på 2000-talets flygplan. Regeringen godkände ÖBs förslag i mars 1980 och offerten som vägde 600 kg godkändes av riksdagen 1981. Efter valet sa den nya riksdagen i samband med försvarsbeslutet i juni 1982 också ja till JAS-projektet.

Vi kunde tillfälligt andas ut. Det skulle visa sig att det ännu inte var dags för början av slutet på debatten kring JAS. För att fortsätta travesteringen var det inte ens slutet på början. Hur som helst hade nu JAS-projektet status av grundlag. Två riksdagsbeslut med val emellan.

Hela denna segdragna fråga i en utomordentlig långbänk höll oss på informationssidan ständigt varma. De ibland snabba kasten i uppfattningar gjorde mig understundom minst sagt förbryllad och jag minns att jag en gång sökte upp chefen för flygplanavdelningen i materielverket och frågade vad i alla glödheta de höll på med. Gunnar "Mickey" Lindqvist, ni minns kanske den unge ingenjören med alla formlerna, svarade sin vana trogen koncist och utförligt, men jag tyckte mig märka en underton av samma inställning som jag själv hade.

Enligt avtalet skulle chefen för flygvapnet, läs flygstabens informationschef, svara för den fortlöpande informationen om JAS. Jag gjorde så gott jag kunde, men det var för många kockar inblandade i soppan. Industrigruppen JAS med Saab-Scania, Volvo Flygmotor, Ericsson Radio Systems och FFV plus Försvarets Materielverk och ÖB med försvarsstab för att bara nämna de flesta. Inte förrän i dessa yttersta dagar (1992) har det enligt min uppfattning blivit ordning på den detaljen.

En ren sk-tsak som gjorde mig något irriterad, var massmediernas glädje att ständigt rapportera hur mycket JAS-projektet fördyrades i samband med att dollarkursen steg. Minsta tio-öring räknades om till miljonbelopp. Inte en rad stod däremot att läsa hur mycket billigare projektet blev när kursen gick ner. Och vi som minns, vet hur dollarkursen åkte berg- och dalbana i dessa år.

Bengt Nordenskiöld var en fanatisk filmälskare. Han gick på bio minst två gånger i veckan och han insåg tidigt de rörliga bildernas oerhörda genomslagskraft och värde som PR-medel. Det berättas att, när flygvapnet för en gångs skull under hans chefstid var illa ute beträffande anslagen, så tog han helt sonika med sig försvarsministern Per-Edvin Sköld på bio. Där visades i en dramatisk spelfilm, hur det gick för ett land utan jaktflyg. Flygvapnet fick sina pengar.

Detta Nordenskiöldska filmintresse satte också sina spår i flygvapnet. Flygstaben fick en egen filmdetalj och hans bror, Sten Nordenskiöld (namnet är inte felstavat – äldste sonen är friherre och stavar utan "i"), var under ett par år anställd som flygvapnets filmare.

Traditionen fördes vidare av Helge Sahlin, som tidigt anställdes som stabsregissör. Helge gjorde en rad prisbelönta kortfilmer om livet i flygvapnet bland vilka "Jaktflygare" i mångas ögon är den bästa. Inte minst beroende på huvudrollsinnehavarens, Per-Olov "Myrolles" Olemyr, känslomässigt starka rolltolkning som tuff flygelev.

När Viggen introducerades på flygvapnets förband 1971, hade en omfattande omskolningsverksamhet redan påbörjats. Ett medel i framförallt markpersonalens omskolning var video. Komlicerade tekniska funktioner kunde med teckningar, diagram och förklarande ord tämligen enkelt beskrivas med hjälp av video.

Helge Sahlin byggde upp en modern videostudio ute i F8s gamla flottiljverkstad där alla dessa program producerades. Som ett mått på utrustningens höga tekniska standard kan avslöjas att Helge räddade filmen Jaktflygare. Filmen hade med åren så bleknat, att Myrolle framträdde som ett riktigt spöke. Helge överförde framtill filmen till video och kolorerade sedan ruta för att ruta tills bilderna framstod i all sin forna glans. Snudd på Sisyfos-arbete!

Som fotograf arbetade F8:s gamle flottilj fotograf, Owe Geller-

mark. Under min tid på F8 hade jag ofta i studiesyfte besökt Owe's krypin på gaveln till gymnastiksalsbyggnaden. Owe hade som hobby att krokifotografera, en då tämligen obruten, men spännande mark. Här kom Owe's stora skicklighet som fotograf till sin fulla rätt och det var en stor upplevelse att få ta del av hans konst.

Studio användes också till att gnugga alla våra chefer i hur man uppträder framför en TV-kamera. Men inhyrda TV-proffs, som till exempel Christer Åhrström, ordnade jag små kurser i denna svåra konst. Det var lustigt att studera offrens reaktion när de konfronterades med sina intelligenta pausljud: "ÄÄÄÄH" eller "ÖÖÖÖH" och vältaliga, folkära uttryck som: "va", "alltså", "precis", "liksom" eller "då" i var och varannan mening.

Helge och jag producerade också varje år en årskavalkad om vad som sig i flygvapnet tilldragit hade. Det sista programmet var en höjdare med Helge och mig som vitskägga pensionärer beskrivande 1984 års händelser. Den kavalkaden lämnade ingen oberörd och i vanliga fall härdade tittare får något stelt i blicken när de påminns om programmet.

Vid sidan om mitt arbete som informationschef hade jag två uppdrag som jag satte stort värde på. Det ena var som styrelseledamot i Föreningen Pensionerade Officerare och det andra var som informationsansvarig i Sveriges Militära Idrottsförbund. Båda dessa uppdrag fick jag genom förmedling av min fars gode vän, Waldemar Swedenborg, som då var aktiv i dessa organisationer.

Föreningen Pensionerade Officerare är och var egentligen inte en förening för pensionärer utan snarare en stiftelse. Vi förvaltade bortåt sexton miljoner vars avkastning gick till att i första hand stödja änkor efter officerare. Det var helt otroligt att på detta sätt komma i kontakt med en avigsida i vår svenska välfärd. Varje år fick vi in ansökningar från änkor som levde i den mest hopplösa misär. Men samtidigt för stolta att begära hjälp från det vanliga sociala skyddsnätet. Vi kunde dela ut nästan 20 000:- kronor per år till de mest behövande och det var med en klump i halsen som vi tog del av tackbreven, skrivna med gammelhandsdarr. Föreningen leddes med fast och sirlig gentlemannahand av den alltid lika vänlige och korrekta generalen Gunnar Eklund. I styrelsen återfann jag ett par gamla vänner i artilleristen och femkamparen Stig Kyulensstierna och flygaren Nils Wachtmeister.

Sveriges Militära Idrottsförbund är en paraplyorganisation för

militär idrott, vilket med all tydlighet framgår av namnet, men också specialförbund för modern femkamp och – då – skidskytte. Generalsekreteraren och femkampslegenden Sven Thofelt ledde verksamheten med bullrande historier och vänlig hand. Han efterträddes av likaledes olympiamedaljerade femkamparen och kungaadjutanten Gösta Gärden, som jag kände sedan gammalt. Naturligvis fanns det en internationell organisation med det för svenskar tilltalande namnet Conseil International du Sport Militaire. Eftersom det var militärt, organiserades det hela i sedvanliga rutor och ansvarslinjer. Europa delades in i två halvor, en sydlig och en nordlig. Nordeuropas kontor sköttes av SMI i Stockholm och vi skulle varje år sända en representant till sydkontorets huvudsammanträde. Det kom att falla på min lott att vara nordkontorets ambassadör, vilket medförde en rad angenäma resor tillsammans med hustru Pyttan till Paris, Rom, Bryssel, Saloniki, för att bara nämna några uppsluppna och vackra städer.

Bland de mer intrikata detaljerna i sydkontorets arbete var utpräglade språksvårigheter. Vid ett möte i Bryssel dök en barsk turkisk överste upp. Han talade bara turkiska men hade för säkerhets skull en förskrämd löjtnant från gränspolisen i bagaget. Enligt uppgift var löjtnanten en hejare på engelska.

Sydkontorets chef var en synnerligen blid och vänlig italiensk brigadgeneral, Basilo Criscione. Förutom sitt hemlands tungomål talade han franska.

Mötet började med att Basilo hälsade samtliga välkomna och uttryckte en förhoppning att natten varit angenäm. Han upprepade sitt korta anförande på franska. Turken tittade misstänksamt under lugg och knuffade på sin engelsktalande tolk, som ju inte förstått ett jota. Någon, jag vill inte säga vem, förbarmade sig och översatte hälsningsorden till engelska. Gränspolisen strömmade ut i något som sannolikt var turkiska, översten for i taket och på väg upp slog han näven i bordet.

Efter en del turer på engelska, franska, tyska och turkiska, stod det klart att turken aldrig hade blivit så förolämpad i hela sitt liv. Här skulle minsann inte en liten gipskatt komma och antyda att han varit ute på amorösa äventyr natten före detta viktiga möte.

Under en halvtimme surrade de fyra språken i luften. Spanske översten Luis Villalain, som för övrigt varit tungviktsmästare i boxning, stod böjd över turken och röt på spanska att nu eller aldrig måste missförståndet klaras upp.

Det gjorde det nästan och mötet ajournerades till efter lunch. Stämningen var inte heller då den allra bästa utan mötet ajournerades till nästa dag. Som skäl förebars att damerna måste göra sig i ordning till kvällens cocktailmottagning...

Som jag redan nämnt, flög jag tämligen flitigt under mina år i flygstaben. En lämplig övergång från vardagens och det internationella livets vedermödor till den friare tillvaron i det blå kan möjligen vara äventyret med rollarna.

Vi hade haft en del haverier som skedde under träning för uppvisningsflygning. Av en ren slump inträffade de i samband med roll på låg höjd. Sune Lindgren på Rapport iklädde sig rollen av haveriutredare, ringde upp mig och sa att roll var en farlig manöver och därför borde förbjudas.

Nu vet ju alla, som slukat denna krönika, att tunnelroll, som är den vanligt förekommande varianten under uppvisningsflygning, är lätt som en plätt och inte det ringaste farlig eller svår att utföra. Ungefär så sa jag också till Sune.

Men han gav sig inte, utan framhärdade i sin amatörmässiga syn. Efter en längre diskussion gav jag upp och sa till Sune att komma ut till F18, så skulle jag visa honom.

Efter några timmar var vi uppe i luften i en fyrsitsig SK60 med en filmfotograf i bakbänken. Jag demonstrerade pedagogiskt och skickligt hur plättenkelt det var att sno runt i en tunnelroll. Jag visade också att man under en tunnelroll satt som gjuten i sätet och lät Sune känna på rodren. Efter landningen förklarade Sune sig nöjd med demonstrationen och om sanningen ska fram, kände jag mig ganska nöjd också.

På kvällen efter Rapport ringde flygstabschefen, Erik Nygren mig. (Erik och jag är kurskamrater). Erik hade i sin tur blivit uppringd av en urförbannad flygvapenchef, Dick Stenberg, som med skärpa framhållit att nu hade den där Björkman satt sin sista potatis och loggat sin sista flygning.

Sune Lindgren hade gjort ett av sina tjugisare reportage av eftermiddagens flygning och eftersom fotografen suttit i baksätet var det ingen som helst tvekan om att vi utfört avancerad flygning i en fyrsitsig SK60.

Vi denna punkt i Eriks redogörelse slog det mig plötsligt att det var strängeligen förbjudet att avancera med fyrsitsiga SK60. Jag hade inte en chans att slingra mig ur mitt kriminella beteende. Inte

nog med att det fanns vittnen till mitt lagbrott, det fanns otvetydiga bildbevis som just beskådats av så där en två-tre miljoner tittare.

Erik, som väl visste vad flygningen betydde för mig, hade nödortfigt lugnat ner Dick Stenberg och avvärjt Dicks spontana lust att avstänga mig från flygning med omedelbar verkan. Men det skulle i stället ske så fort Dick och jag träffades.

Dick for emellertid iväg på någon tjänsteresa och när han kom hem var det min tur att vara borta. Efter ett par veckor korsades dock våra vägar. Jag kan försäkra att jag sällan varit så orolig i mitt långa flygarliv, som när jag satte min svettiga tumme på ringknappen till Dicks tjänsterum.

Det blev inte bättre när jag klev över tröskeln. Dick satt som ett åskmoln bakom sitt skrivbord och bevärdigade mig inte med en blick. I normalfallet brukade han hälsa mig med en glad jodding och vänligt visa plats i bästa besöksstolen.

Nu fick jag stå framför skrivbordet och vänta på att Dick skulle bli färdig med vad han nu höll på med. När atmosfären tätat till knivskärarkonsistens, tittade Dick äntligen upp:

"Det går dåligt för MoDo", morrade Dick och brast upp i ett stort leende som förpassade mungiporna till öronen. Om flyg-



Foto: F5.

Dick Stenberg och jag flög mycket tillsammans. Här har vi kommit till Ljungbyhed i anledning av flygarexamen och välkomnas av flottiljchefen Perken Widmark t v.

ningen med Sune Lindgren eller flygförbud var sedan inte tal. Vi fördjupade oss i en ingående analys av MoDos taktik och jag fortsatte sedan att flyga ända till min sista dag i flygvapnets tjänst.

Dick Stenberg och jag flög mycket tillsammans. Både i de SK60 som försetts med navigeringsutrustning för flygning enligt civila regler och en från Swedair inhyrd Cessna 404. För att få flyga de här flygplanen krävdes civilt flygcertifikat med så kallat instrumentbevis. Det innebar en hel del pluggande och självklart blev Dick först färdig. Det var han inte så litet mallig över och tråkade mig så fort han kom åt. Men även jag fick mitt cert och sen satte vi igång. Vi flög inte bara i Sverige utan gjorde avstickare till både Finland, Frankrike och England. Dick var en lika utmärkt kompis i förarkabinen som han var flygvapenchef. Alltid lika lugn och säker och jagade aldrig upp sig – även om det var läge för det ibland. Framförallt i Frankrike. En gång skulle vi starta från Villa Coblais, en fransk militärbas alldeles intill Orly vid Paris. Runt Paris råder en kraftig flygtrafik och det tillhör inte livets enklaste uppgifter att ta sig därifrån. På väg ut till start begärde vi tillstånd att lämna Parisområdet och trafikledaren svarade med en ström direktiv på dålig engelska. Jag begrep inte ett jota och tittade vädjande på Dick. Dick frågade om, vilket tydligen retade trafikledaren till vansinne. Strömmen av obegripliga ord var ännu stridare, röststyrkan närmade sig skrik och vi begrep om möjligt ännu mindre. En tredje omfrågning fick grodätaren att formligen explodera. Dick ryckte på axlarna och sa med uppgivet lugn:

”Starta och stig norrut.”

Något år senare skulle jag komma tillbaka till Villa Coblais, denna gång i sällskap med chefen för sambandsflyg, majoren Åke ”Hoss” Christianson. Även nu hade vi ett lass generaler som skulle besöka flygmässan i le Bourget. I samband med Parisflygningarna mellanlandade vi regelbundet i Gronningen i Holland för tankning, mellanmål och allmän tömning. Åke hade utfärdat direktiv för uppehållet, innebärande att ingen behövde besvära sig med att bara för ett mellanmål växla till sig gulden. Det skulle Hoss fixa med sitt kreditkort och vi skulle göra upp vid hemkomsten.

Hungern var ganska så framträdande vid mellanlandningen. Stora ångande fat bars in och mängder av vätska intogs. Hoss vinkade världsvant till sig hovmästaren och bad om notan. Den

väluppfostrade ganymeden studsade lätt vid åsynen av platen och förklarade att man dels inte accepterade kreditkort och om så vore, inte kreditkort utställda på icke närvarande fruar. Däremot tog man gärna emot franska franc och det hade vi gott om. Hoss fick räkna ut vad var och en skulle betala vilket något fördröjde oss.

I passkontrollen på Villa Coblais upptäckte Hoss att han glömt passet. Han vände snabbt tillbaka till flygplanet förebärande någon nyligen beordrad efterkontroll. Efter några timmar gav passpoliserna upp och vi kunde ta oss in till Paris.

Dagen därpå blev Hoss bestulen på hela sin reskassa i metron på väg in till Paris efter en lång dag på le Bourget. Han hade för säkerhets skull skaffat en sån där tygpåse man har runt halsen och lagt alla sina pengar i den. Det blev dock lite obekvämt att för varje bärs dra i sär slipsen och stoppa ner handen under skjortan för att fiska upp erforderliga kontanter. Hoss la resolut påsen i ytterfickan på kavajen med banden inbjudande hängande utanför. Tjuven lyckades med konststycket att dra upp påsen, vittja den, stänga



Åke Hoss Christianson har som synes återhämtat sig efter handlingsförklaringen vid SAFF-middagen på Cercle Suedois.

Foto: Författaren.

blixtlåset och stoppa tillbaka den tomma påsen i kavajfickan. Hoss uppskattade inte det mästerliga handlaget helt och fullt. Han hade dessutom lovat hustru en ny, parisisk klänning. Alla dessa motgångar gjorde Hoss partiellt handlingsförlamad, i varje fall dagtid. Som tur var, var Pyttan med och kunde med säker känsla för modet fullfölja inköpet.

1977 började det glunkas i flygstaben att en handfull stabsofficerare skulle få gå en tvåveckors orienteringskurs på Viggen. Förutom teoriutbildning i alla Viggens system skulle man få flyga rätt mycket simulator och det hela skulle krönas med tre pass i den tvåsitsiga SK37. Gissa om det började rinna snålvatten i en viss informationschef. På utbildningssidan sa man blankt nej. Jag hade intet med Viggen att göra – vare sig utbildningsmässigt eller operativt. Men man hade gjort upp räkningen utan Björkman. Vältaligt pläderade jag för min sak och framhöll med skärpa att om någon stabsofficer skulle ha någon erfarenhet av Viggen så var det informationschefen som hade det tunga ansvaret att förmedla uppgifter till den tredje statsmakten.

Redan från första minuten i simulatorn kom jag utomordentligt väl överens med Viggen. Inte sedan jag flög Hunter, hade jag flugit ett så förarvänligt flygplan. Vi hann naturligtvis bara få en flyktig inblick i vapensystemen, men det lilla jag såg, visade att man lyckats även här. Ett intryck som förstärktes när jag några år senare fick flyga Jaktviggens simulator.

De tre passen med överljudsflygning, avancerad flygning och anfall med anflygning på lägsta höjd rasade alltför snabbt förbi. Men jag förstår att Jaktviggen är Västeuropas vassaste jaktflygplan.

En skildring av en annan flygning av det minnesvärda slaget saxar jag med vederbörligt tillstånd ur Anders Hellbergs och Anders Jörles bok "Ubåt 137 – tio dagar som skakade Sverige":

"En flygare får flyga

Gudstjänsttid på söndagen. På Arlanda satt två flygofficerare och väntade uttråkade på att flyga till Blekinge.

Någon från FOA skulle dit och han hade en massa apparater med sig var det sagt. Vem eller varför hade flygarna inte en aning

om, men uppdraget måste vara betydelsefullt för de hade larmats mitt i natten.

Den äldste av de två var en vithårig medelålders officer. Gradbeteckningen på axeln skvallrade att han var överstelöjtnant. Mannen verkade lite trött men blicken var genomträngande som alltid.

Tröttheten kom sig av att Ulf Björkman blivit väckt klockan tre på natten hemma i sin villa i Hagaparken. En ilsken telefonsignal och i luren vakthavande på försvarsstaben som sade att han måste flyga igen under morgonen eller förmiddagen.

I tankarna hade han som hastigast svurit över ubåten därnere i Blekinge, men samtidigt ville han ta alla tillfällen att få flyga.

Sitt normala jobb hade Björkman nämligen som chef för flygvapnets informationsavdelning. Nu, vid 57 års ålder, var han legendarisk på den posten.

Jobbet på staben innebar mest skrivbordsarbete och sammanträden. Men liksom en sjöofficer vill vara på sjön vill en flygofficer gärna flyga – vad en arméofficer vill kan ingen säkert säga!

En del av flygstabens officerare hjälpte sambandsflygdivisionen på F18 i Tullinge. Det var inga Viggen de fick flyga förstås, mest blev det SK60, jetskolplanet, eller propellerplan.

Björkman fick ofta flyga en Cessna 404, ett tvåmotorigt affärsflygplan som flygvapnet långtidshyrde av det statliga flygbolaget Swedair. För det mesta fanns den stationerad på Bromma.

Veckan som gått hade bjudit på flera turer till Karlskrona. Staberna skickade ner experter och informatörer. Sambandsflyget hade fullt upp.

Björkman flög och brydde sig inte mycket om ubåtsaffären. Den var marinens business. Flygvapnet fick finna sig i en bakgrundsroll.

Marinen skickade informationsfolk till Karlskrona i en stridström. När också arméns informationsofficer, överstelöjtnanten Evert Dahlén, dök upp bland passagerarna skakade Björkman på huvudet för sig själv. "The army's naval spokesman", tänkte han och undrade vad sjöofficerarna skulle säga när arméns man dök upp i Karlskrona som talesman för flottan. De två var jämnåriga och en viss rivalitet fanns dem emellan. Dahlén hade framgångsrikt fört arméns talan under 70-talet och flygvapnet hade under samma tid haft svårigheter.

Redan som ung officer hade Ulf Björkman fått tillfälle att göra

propaganda för flygvapnet. Det var under flygvapnets storhetstid på 50-talet och flygentusiaster fanns det gott om.

De var inte lika många när det blev dags att övertyga politiker och svenska folket om det dyra Viggen-programmet. Nu kämpade Björkman som bäst med nästa projekt, det nya stridsflygplanet JAS.

Redan vid 6-tiden den här morgonen hade han farit ut till Arlanda och träffat sin andrepilot, kapten Torgny Ericson. Sedan hade det varit en lång väntan.

Arlanda en söndagsförmiddag var inte precis någon muntration, men Bromma hade varit stängt när Björkman någon gång vid midnatt hade kommit tillbaka efter lördagens Blekingetur. Inget flygbuller på Bromma efter kl 22 var politikernas beslut.

- Var fan höll den där FOA-jeppen hus?

Mannen som Björkman väntade på hade haft en snärjig helg. Så fort de Geer kom i land efter lördagens misslyckade mätning hade han slängt sig i en bil som körde honom till flyget. Det var nödvändigt att genast resa till Stockholm och hämta ny utrustning.

På telefon hade de lyckats övertala Linjeflygs personal i Ronneby att hejda Fokkern som skulle lyfta mot Stockholm kl 11.

Ändå var det inte slut på stressen. Under eftermiddagen lyckades han med konststycket att både gå på lunch hos svärföräldrarna och på FOA samla ihop de grejor som behövdes nere på Gåsefjärden. Mot alla odds fick han tillbringa kvällen med familjen.

När han klev ur försvarsstabens bil på Arlanda hade han en tystlåten resa bakom sig. Han hade känt sig skyldig att ge chauffören någon form av förklaring till uppdraget på söndagsförmiddagen, men denne hade tystat honom, "man behöver inte prata så mycket". Sedan hade det inte blivit mycket sagt dem emellan.

En äldre vithårig flygofficer kom emot honom. Flygaren hade en genomträngande men något desillusionerad blick. Han räckte fram handen mot de Geer och sade sitt namn med en mycket behärskad röst:

- Björkman!

"Den där törs jag knappt prata med", tänkte de Geer och hälsade försiktigt. Han förklarade med några få ord att han skulle följa med apparaterna till Blekinge men sade inget om vem han var.

Den försiktiga attityden lurade Björkman, som trodde att han hade en vaktmästare vid FOA framför sig.

Det blev inte så mycket mer sagt, men nyfikenheten tog överhanden när de började bära in utrustningen och placera den i passagerarsätena.

- Vad kan det här vara för saker då? frågade Björkman och försökte låta oskuldsfull.

- Jag vet inte så mycket om det, men den där, sade de Geer och pekade på en rostfri kruk, den innehåller flytande kväve. Är det okay i flygplanet? Björkman tittade på kruk, som såg ut som en gammaldags mjölkflaska.

- Det vet jag inte men ställ in skiten, tyckte han och tog tag i bunken. De hjälptes åt att placera den i ett säte och spände fast den med säkerhetsbältet som om det varit en mänsklig passagerare.

Det hade börjat blåsa och för att undvika en alltför gropig flygtur valde Björkman 3 000 meters flyghöjd. Han planade ut.

Plötsligt hörde han FOA-mannen som satt strax bakom, rösten lät ängslig.

- Det är lite problem här bak.

Björkman vände sig om. Karl, såg verkligen orolig ut och Björkman förstod genast varför.

Ur den rostfria kruk, rann en vit rök. Det såg ut ungefär som kolsyre i en kastrull, sakta och värdigt vällde röken över kanten och rann ner på kabingolvet.

Höjden förstås. Trycket nere i kabinen var helt annorlunda här än nere på Arlanda, men ingen av dem hade tänkt på det. Hans passagerare kom på samma sak.

- Kanske bäst att flyga lägre, kanske är lufttrycket . . .

Björkman nickade, kopplade ur autopiloten och förde spaken framåt. Nosen sjönk och motorljudet blev gällare."

Här slutar det lånade kapitlet. Tack Anders och Anders!

Vad som framförallt retade mig efter den här flygningen var att jag inte räknat ut vad det flytande kvävet skulle användas till. Vår värmesökande robotar fick en ökad känslighet när sökaren kylades ner. Jag borde alltså ha förstätt att man skulle använda något känsligt mätinstrument som måste kylas ner för att ge den där extra mottagningsförmågan. Och vad kunde det vara? Det fick jag läsa i tidningen efteråt. Ubåten hade kärnvapen ombord, det hade strålningen avslöjat för Lars-Erik de Geer.

Ubåt 137 gick på grund den 27 oktober 1981. Då var Sven-Olof Olson militärbefälhavare i Södra Sverige och fick väl, antar jag, sin första ordentliga duvning i att umgås men världspressen. Ett år senare tillträdde Sven-Olle, som han allmänt kallas, befattningen som chef för flygvapnet och en mera PR-sinnad chef har flygvapnet aldrig haft. Jag hade mina dubier beträffande samarbetet med en person som knappast behövde någon informationschef och antydde att jag var beredd att lämna min post till någon yngre förmåga. Som alltid när man försöker vara altruistisk, missuppfattades denna generösa gest. Sven-Olle ringde från Skåne och undrade vad jag hade emot honom eftersom jag ville avgå. Missförståndet klarades ut och vi kunde påbörja ett samarbete som fördjupade den vänskap vi sedan länge hyst för varandra.

Liksom Dick Stenberg var Sven-Olle en entusiastisk flygare. Men han hade varken tålamod eller tid att plugga in civilt certifikat så när det gällde flygning med våra civilt utrustade flygplan, följde alltid en "civiliserad" pilot med. Ofta föll det på min lott och sommartid innebar det rena buskflygningen.

Sven-Olle bodde med sin Yvonne intill ett litet flygfält vid Norberg och det tillhörde väl inte världens mest välutrustade. Sådana futiliteter som flygledning eller navigeringshjälpmedel saknades helt, liksom räddningstjänst. Hade man tur kunde man se någon inföding som lojt betraktade vad man höll på med.

Banan, om man nu kan använda ett sånt uttryck, bestod av sedan länge söndervittrad asfalt med en del intressanta gropar och hål. Längden höll inte precis NATO-standard, den var c:a 700 meter lång. I ena änden avgränsades lufthamnen av en betryggande skogsridda och den andra stoltserade med en kraftledning tvärs banan. Om man till dessa tekniska uppgifter fogar att Cessna 404, som var det flygplan som användes vid dessa uppdrag, krävde c:a 700 meter för att starta och landa utan last, inser måhända även lekmannen att det rörde sig om ett genuint precisionsarbete att ta sig upp och ner. I starten stod man på bromsarna tills motorerna gått upp ordentligt i varv och i landningen släpade man först hjulen i trädtopparna alternativt smekte kraftledningen för att kunna sätta i hjulen precis i banbörjan.

"A very interesting approach", som engelsmännen brukar säga om bush-flying.

Sven-Olle flög ofta och gärna Cessnan men när det blev tal om start eller landning på Norberg, överlät han generöst kontrollerna

*Sven-Olof Olson
assisterar prinsessan
Lilian vid pris-
utdelning i Ring
Knutstorp. Prins
Bertil och författaren
övervakar.*

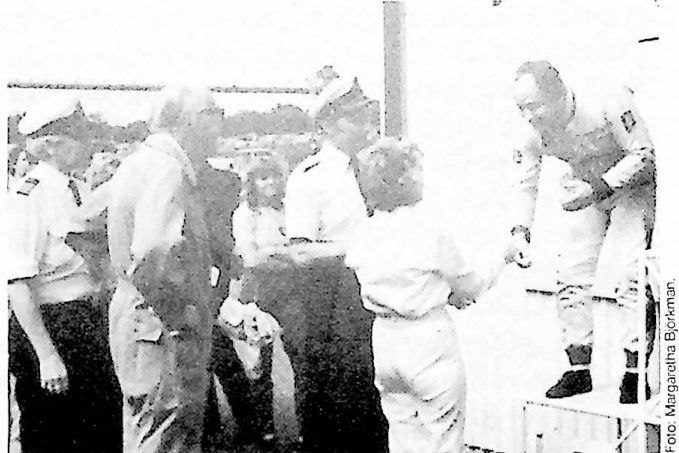


Foto: Margaretha Borkman.

till mig. Ofta flög vi till något sportevenemang där våra reklam-
plare deltog. Finalen i Flygvapencupen i ishockey kunde gå i
Jönköping eller också hade MoDo hemmamatcher i Ö-vik då
Matts Carlgren gästfritt bjöd på middag i sitt hem. Men framförallt
var det motortävlingarna i Anderstorp, som bjöd på landning på
"flygrakan" eller Kvällspostens tävlingar på Ring Knutstorp, som
innebar att Norberg fick fungera som "hemmabas". I Anderstorp
träffade vi legendaren Sven "Smoky" Åsberg och på Ring Knutstorp
bjöds på lunch tillsammans med motorprinsen Bertil med char-
merande fru Lilian.

På tal om prins Bertil minns jag att prinsen var hedersgäst vid
flygvapnets 50-årsjubileum vid F4, Frösön. Vid lunchen reste sig
prinsen, talade och sade – efter att försiktigt sett sig omkring och
viskat "det finns väl ingen från flottan här?":

"När jag var ung ville jag bli flygare. Men jag fick inte för Far, så
jag valde det näst bästa."

Militärbefälhavaren, som också var hedersgäst, mulnade be-
tänkligt. Det var blivande chefen för marinen, amiralen Per Rud-
berg.

Vår nuvarande kung har också valt marinen som sin försvars-
gren. Icke desto mindre hade kung Carl Gustaf blivit en utomor-
dentligt skicklig flygare. Jag fick flyga en hel del med vår unge
kung och vi brukade alltid få tid till några improviserade flyglek-
tioner. Kungen visade sig ha en mycket god simultanförmåga och
en utpräglad god rumsföreställning. Två egenskaper som avslöjar
den blivande elitpiloten. Det var heller inget fel på kungens

framåtanda. Vi prövade nämligen på en del avancerad flygning som mot slutet var väl så hård. Inte en skrynkla stod dock att upptäcka i det kungliga facet.

Kungen visade också prov på sitt stora flygintresse genom att flyga med i den tvåsitsiga skolverversionen av Viggen. Föraren Bosse Hellström kunde efteråt konstatera att jag hade rätt beträffande kungens slumrande flyganlag.

Min tid i flygvapnet närmade sig sitt slut. Jag har aldrig riktigt förstått varför åldern skall avgöra när man skall sluta, men eftersom jag inte kan hitta på något bättre system får jag gilla läget. Det finns alltför många exempel på hur folk klänger sig kvar, fast de överlevt sig själva.

Mina barn hade sagt till mig att om jag slutade jobba, skulle jag inte ha någon fritid. Det ligger en del i det och jag hade själv inte en tanke på att sitta hemma och klappa katten. Frågan var bara vad jag skulle göra.

En gammal broder från storm- och drängtiden, Jerry Bergström, hade byggt upp Skandinavians största PR- och informationsföretag, BNL Information AB. Vi hade träffats och Jerry hade antytt att han gärna skulle vilja anställa mig som konsult. Under mina år



Foto: F.B.

Kung Carl Gustaf äntrar SK60 för ett pass avancerad flygning.

som informationschef hade jag byggt upp ett icke föraktligt kontaktnät bland journalister av alla de slag – nyhets-, flyg- och skvallerditen. För att inte tala om alla mina vänner bland pressfotograferna.

Men Jerry fick aldrig ändan ur vagnen med det definitiva beskedet. Något måste göras.

Flygvapnet hade gett Volvos legendariske informationsdirektör Hans "Balla" Blenner en flygning med SK60 i 60-årspresent. Hans hade ett förflutet som chef för marinstabens pressavdelning och hade alltid varit en vän av flygvapnet. På bland annat Folk och Försvars rikskonferenser i Storlien hade han varit till stort stöd i lobbyingsarbetet. Det hör egentligen inte hit, men Ballas packning hade gjort djupt intryck på mig. Han anlände alltid iförd attachéportfölj och stor resväska, som jag brukade få bära upp på rummet. Där ställdes den på högkant och visade sig vara en specialinredd bar med flaskor, glas och tillbehör. I attachéväskan hade Hans tandborsten och extraskjortan.

Av olika skäl hade födelsedagsflygningen inte blivit av och Balla närmade sig nu de 65. Jag ringde upp Hans i Göteborg och föreslog en flygning med lunch i Ängelholm. Jodå, det skulle sitta fint.

Sen ringde jag Jerry och bjöd honom följa med. Även på den kanten föll förslaget i god jord.

Min tredje åtgärd var att ringa sektorflottiljchefen vid F10, min kurskompis Anders Sjöberg, och inviga honom i mina planer. Vi skulle äta lunch på Margretetorps Gästgivargård och vid ett lämpligt tillfälle skulle Anders helt oskyldigt fråga:

"Och vad ska Du göra nu när Du går i pension?"

Min replik skulle då bli – med uppfordrande blick på Jerry:

"Det vet jag tyvärr inte – ännu."

Till lunchen kom också Jerrys fru Karin med barn – familjen har villa i Torekov – vilket var utmärkt då det ökade på antalet vittnen till det som komma skulle. Allt gick som smort så när som en på en liten detalj. När Anders ställde sin fråga hann jag inte svara, utan Jerry sa direkt:

"Ulle Bulle ska börja hos mig den 1 oktober."

Därmed hade jag Jerry fast och kunde anse anställningen som helt säkrad.

Torsdagen den 27 september var det dags för min sista flygning i mitt kära flygvapen. Efter högt föredöme tänkte jag göra en

rundflygning, dock av det mera transistoriserade slaget. Jag ville gärna säga adjö till två flottiljer där jag haft ansvar för flygtjänsten, F13 vid Norrköping och F7 vid Såtenäs. Dagen till ära fick jag disponera flygvapnets chefsflygplan, SK60D nr 131. För dokumentation och förevigande medföljde stjärnfotografen Peter Liander.

Vid F7 togs jag emot av ett hederskompani bestående av fyra man, röd matta och en segelbåt. Båten stod på en trailer kopplad till en jeep och i den forslades jag runt flottiljen till officersmässen. Under kortegen spelade en enorm bergssprängare signaturmelo-din till TV-serien "Tills vi mötas igen." Inte ett öga var torrt.

Vid kaffet serverades en jättelik tårta och den allestädes närvarande lokalpressen var rikt representerad med en man.

Det var ett riktigt avsked som värmdel!

Glada i hågen fortsatte vi mot F13. En surmulen beredskapstekniker tog emot mumlande "att det här var inte beställt." Överhuvudtaget föreföll ingenting beställt. Av gamla polare och chefspersoner syntes inte en rök. Inte så litet snopna fortsatte vi hem till F18.



Foto: Peter Liander.

Drakparad på lägsta höjd, röd matta, flaggor och så småningom skumpa. Inget dåligt avsked!

Redan i höjd med Trosa fick jag en föraning om vad som komma skulle. En fyrgrupp Draken dök upp som eskort sista biten hem. När jag parkerade på plattan paraderade Drakarna på snuslögsta över våra huvuden.

Plattan var sig inte riktigt lik. Röd matta, barn med flaggor i händerna och en alldeles riktig TV-reporter med fotograf. Det var naturligtvis Hoss Christianson som varit framme igen. Han hade tipsat jaktdivisionen, fångat in en dagisklass på besök, låtit köpa pappersflaggor och lagt ut expeditionens röda mattor. TV-reportern var Peter Billing som gjorde ett inslag till ett program om hur det var att bli pensionär.

Det var också ett avsked som värmde ordentligt!

Men mer skulle följa. På eftermiddagen hade vi kombinerat informationsavdelningens årliga pressmottagning med avskedskalas i Koppartälten i Hagaparken. Där hade den alltid lika vänlige och generöse källarmästaren Leif Olsson dukat upp en dunderbuffé med hummer och allahanda godsaker. Utan extra kostnad.

Nu var det dags att bli ordentligt rörd. Över 200 personer kom för att säga adjö och de kom från hela Sverige. Jag blev så omtumlad att jag inte tackade alla ordentligt, men det kan kanske göras nu, åtta år för sent! Tack!

Måndagen den 1 oktober började jag hos Jerry med den tjusiga titeln "Senior Account Executive". Men det är en annan historia.

*Två av de 200
gästerna: Flygrevyns
chefred Bo Sehlberg
och flygvapenchefen
Sven-Olof Olson.*



Foto: Flygvapnet.

Epilog

Min start hos BNL Information AB inleddes med två utskällningar. Den första levererade Bengt Bedrup, programledare för det program om pensionärer som Peter Billing varit ute på F18 och tagit bilder för i samband med min sista flygning i flygvapnet.

I programmet frågades om hur jag hade inrättat min tillvaro efter pensioneringen. Jag berättade att jag hade det jättefint hos Skandinavians största PR-företag med 50 anställda och en omsättning på nästan lika många miljoner. Dessutom skulle bolaget in på börsen. Alla var också vänliga mot mig.

"Från VD ner till Mattias i vaktmästeriet", slutade jag.

Bengt Bedrup tuggade fradga för vad han ansåg vara reklam i TV och han ansåg med uttryck i versalers storlek att jag som gammal informationschef borde vetat bättre. Och det var precis vad jag tyckte att jag gjort.

På jobbet skällde Mattias ut mig. Han hade låtit sina kompisar förstå att han var personlig assistent hos VD och nu hade jag förstört hans image genom att tala om var han egentligen arbetade. Imagen bör dock ha repat sig. Nu är Mattias själv direktör med ett eget litet, men blomstrande, företag i PR-branschen.

Jerry Bergström var dock nöjd och inspirerad av flygbilderna i TV-programmet ville han att jag skulle behålla mitt flygcertifikat. Det skulle bli mycket flygjobb för min del.

Det blev ett. En söndag skulle jag hämta Jerry på flygfältet utanför Strängnäs för leverans i Jönköping. Vid hämtningen råka-
de jag komma in på en taxibana som var avstängd och i svängen tillbaka skar ena hjulet ner i gytthan bredvid. Jerry et consortes var inte roade av att kliva ur och baxa runt flygplanet. Uppe i luften möttes vi av en enorm motvind med rikligt med kytt. Flygningen till Jönköping tog nära två timmar och mina pax var vackert olivgröna i ansiktet. Hem till Bromma blåste jag på dryga timmen.

Jerry flög aldrig mer med mig.

Min farfars farfars farmor kommer från Skottland och alla utgifter är mig därför motbjudande. För att behålla certifikatet måste jag flyga minst tio timmar om året, som jag dessutom måste betala själv, när nu Jerrys löfte om flygjobb inte infriades.

På höstkanten kom jag i kontakt med tusenkonstnären Torbjörn

Axelmann, som bland alla sina projekt också drev ett bolag som släpade flygreklam över Stockholm. Torbjörn hade jag först lärt känna i samband med inspelningen av hans film "Flygnivå 450" där flygvapnet hjälpt till med att transportera filmens ÖB, Ernst-Hugo Järegård, till en landsvägsbas på Gotland.

Torbjörn och jag gjorde en deal innebärande att jag skulle hjälpa till med att släpa reklam och för var tionde timme skulle jag få disponera en av Torbjörns Supercubar en timme för egna övningar. Som lärare i reklamläpandets ädla konst fick jag en från Polen flyktad förare med det internationellt gångbara namnet Czajkowski. Han hade på sin tid åstadkommit rubriker när han tillsammans med 20 personer flydde från en åker i norra Polen i ett besprutningsflygplan med fyra säten och landade på Sturup utanför Malmö.

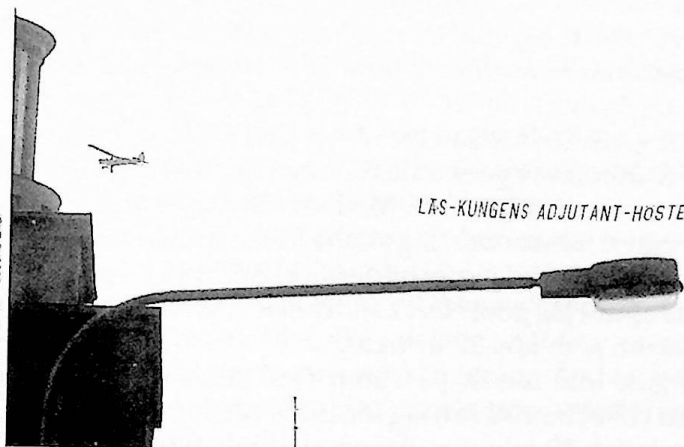
Lech Czajkowski jobbade då som bussförare och hade flygningen som extraknäck. Nu har han flygningen som yrke med eget taxifygforetag – Stanson Air AB, en förkortning av pappa "Stanislaws son".

Reklamflygning kan delas in i tre moment. Pick-up, släpandet och fällning.

Pick-upen förbereds genom att släpets fånglina hängs upp mellan två stolpar som ribban i en höjdhoppställning. Flygplanet kommer med låg fart, c:a 100 km/h, och riktar in sig mellan stolparna. Konsten är att med en krok, som hänger i en wire under flygplanet, snappa upp släpets fånglina. Kommer man för lågt, nappar det i marken och kommer man för högt nappar det i luften. Det är en ganska intressant övning för en gammal stridsflygare.

När man fått napp, drar man på för fullt och stiger brant för att få loss släpet från marken. I framkanten på släpet finns ett blyrör som är fyllt med varghagel. Någon decimeter från rörets mitt åt nederkanten till, är röret igenpluggat. Haglen kan bara röra sig åt ett håll dvs neråt. Utgångsläget ligger haglen nära mitten men när släpet börjar röra sig rullar haglen ner mot nedre delen och släpet reser sig på högkant. Fiffigt eller hur?

Sjäva släpandet är intesärskilt upphetsande. I minst två timmarspass rör man sig gravitetiskt genom lufthavet med c:a 60 km/h, klaff ute och med hög anfallsvinkel. Egentligen skulle man liksom humlan inte kunna flyga, men det långa släpet har faktiskt en stabiliserande inverkan. Svängarna blir inte särskilt snäva och



LAS-KUNGENS ADJUTANT-HOSTENS ROLIGASTE BOK

Ett vackert exempel på flygreklam med korrekt information.

man har god tid på sig att beundra vår vackra huvudkommun. Om det blåser mycket och det gjorde det under mina tre pass, kan det vara litet knepigt att svänga från medvind till motvind. Man blåser liksom bort och kan frestas att branta på svängen för mycket.

En högtidsstund var att flyga över Hötorget, där sossarna hade ett jättelikt valmöte, minns att det var valår, med devisen: "Sänk skatten – M" släpande efter.

Passet avslutades med att man från låg höjd fällde släpet så nära markpersonalen som möjligt. Även det ett uppiggande inslag.

Jag hann flyga tre pass. Sedan dök ASAs, flygföretaget hette så, flygchef upp och gladdes åt att få hälsa en ny pilot välkommen. För formens skull bad han få se mitt certifikat och var inte alls nöjd med vad han fick se. Jag hade A-certifikat eller privatflygarcertifikat och det dög inte alls. Jag måste ha minst B-cert, dvs trafikflygarcert av lägsta graden, framhöll han med viss tyngd.

I min oskuld (eller enfald för den delen) trodde jag att det skulle vara en enkel match att ordna någon sorts dispens av Luftfartsverket. Där häckade klasar av gamla polare varav de flesta var gamla flygelever. Men hej vad jag bedrog mig. Luftis visade upp en byråkrati som var värre än den jag mött i Afrika. Kompisskapet visade sig också vara en stor nackdel. Här skulle minsann inte någon favoriseras.

Däremot kunde man tänka sig att ge mig dispens för min höga ålder. Dessutom måste jag först tenta i Prestanda, Vikt och Balans, tre ämnesområden som en person med 41 års flygerfarenhet inte ansågs ha en aning om.

Jag vände mig till Aeroskolan för nödig undervisning. Där var man inte ett skvatt road av ge extralektioner utan ville helst ge mig en fullständig teorikurs för B-cert. Med litet lirkande togs jag till nåder, men inga extralektioner. Jag skulle följa ordinarie kurs i de ämnen som förelagts mig. Lektionstiderna blev därigenom bisarrt udda, men vad skulle jag göra? Det kändes också litet udda att sitta i samma klassrum som idel 20-åringar.

Kursen började inte förrän på våren 1986 och löste inte mitt akuta problem vilket bestod i att jag för 1985 bara loggat sammanlagt åtta timmar och 20 minuter. Återstod alltså en timme och 40 minuter till de magiska tio som krävdes för att få behålla certifikatet.

Den 2 november 1985 hyrde jag av Bromma flygskola en Cessna 172R där R står för Retractable – infällbart landställ. För en gammal jaktflygare var det givetvis en oöverträffad teknisk finess. Jag visste inte då att det skulle bli min sista flygning och det var kanske tur. Sällan har jag haft så tråkigt. Först stack jag i väg till Västerås och när jag kom tillbaka hade en timme gått. Jag gjorde en sväng neråt Södertälje och då återstod 20 minuter. En kort inspektion av mina gamla hundbärningsmarker vid Drottningholm gjorde att jag kunde landa efter prick en timme och 40 minuter med tidernas träsmak.

På plattan möttes jag av en klunga flygelever som hade rast och som med hjältedyrkan i blick frågade:

"Haru varit uppe ensam?"

"Hur länge då."

"Var haru varit?"

Jag hade inte hjärta att säga att jag haft dödtråkigt. Att flyga bara för att få flygtid är lika stimulerande som att köra in de sista 20 milen med bil före en inspektion. Jag insåg att om man inte hade en uppgift i luften, skulle man hålla sig därifrån. Men uppgifter väntade ju med reklamsläpandet när vårsäsongen började.

Aeroskolan lyckades med konststycket att klanta till det för mig. När jag avverkat alla lektioner med förberedande prov, glömde man helt enkelt bort att anmäla mig till Luftfartsverkets slutliga prov. Om jag tidigare hade fått den uppfattningen att

Luftis var ett byråkratins starka fäste i världen, fick jag det bekräftat med råge. Trots att det bevisligen var Aeroskolan som glömt anmäla mig godtogs inte någon efteranmälan. Jag hänvisades till nästa prov någon gång på höstkanten.

Något brast inom mig. Det var uppenbarligen inte meningen att jag skulle flyga mer. Alla vet ju att råpluggandet inför den här typen av prov ger kunskaper som lika snabbt sopas undan. Jag gav upp. Bara tanken på att gå igenom Aeroskolans egendomliga kursen gång till var mig fullständigt främmande.

Min flygarbana fick alltså ett ganska snöpligt slut. Men jag är inte ledsen för det. Man ska inte bita sig fast i trävirket för länge. Allt har sin tid och min sista flygning hade visat att det var färdigfluket för min del. Har man inget i luften att göra, ska man stanna kvar på marken.

Det hindrar inte att jag fortfarande, varje gång jag hör någonting som i luften surrar, tittar upp i det blå – och minns.

Personregister

- Adlercreutz, Thomas 187
d'Ailly, Bo 205f, 224
Ahlfors, Sten 23
Ahlström, Paul 237
Ahnfelt, Sigmund 260f
Ahrén, Lennart 197
Amelin, Björn 253
Amin, Idi 280
Amneus, Karl 176
Amundsen, Roald 228
Andersson, Arne 297
Andersson, Hans 302
Andersson, Kerstin 237
Andersson, Stellan 245
Andersson, "viceamiral" 197
von Arbin, Nils 126
Asklin, Gunnar 89f
Asklin, Lillan 89f
Asklund, Sven-Olof 18
Asp, Oskar 91
Axelman, Torbjörn 340
Axelsson, Sten 17, 164f, 209,
211, 218
- Backlund, Knut 18
Bannbers Böril 122, 126f
Barkman, Folke 235f, 238
von Bahr, Rolf 219
Beck-Friis, Sigvard 65
Bedrup, Bengt 339
Bengtsson, Anders 306
Berg, Ingvar 17, 257f
Berg, Ulla 257
Bergh, Mattias 339
Bergenfur, Bertel 172
Bergenstierna, Axel 18f, 30
Berggren, Manne 117f
- Bergström, Jerry 335f, 338f
Bergström, Karin 336
Bergström, Vargfar 184
Bergvall, Orvar 245
Bernadotte af Wisborg
Catharina 72
Bernadotte af Wisborg,
Oscar 72
Bertel, Rolf 300, 313
Berthelsson, Bertil 197, 200
Bertil, prins 277, 303, 305, 334
Bill, bartender 127
Billing, Peter 244, 338f
Birgitta, prinsessa 179
Bjuggren, Björn 17, 87f, 229,
235f, 243, 251, 260
Bjuremalm, Boris 245
Bjurström, Betty 130
Bjurström, Marianne 291
Bjurström, Olof 290f
Björck, Anders 315
Björk, Per 17, 191f, 217, 277
Björkholm, Börje 263
Björkman, Carl 128
Björkman, Margaretha 300,
315, 324, 329
Bladh, Hans 147
Blenner, Hans 336
Blomberg, Gösta 73
Boheman, Ted 19, 63, 68f, 79
Bohman, Gösta 266
Boman, Olle 308
Boman, Laila 308
Boudrie, Kurt 222
Brandmyr, Jan 245
Bratt, Erik 268
Braunerhielm, Brodde 124

Brazil Jack 108
 Bright, Francis 289f
 Brising, Lars 153, 226
 Broms, Staffan 305
 Brunstorph, Olle 223f
 Brändström, Dagmar 57
 Brändström, Per 170
 Bråsjö, Artur 233
 Båge, Evert 132f, 135
 Båld, Stefan 207, 264
 Bäckman, Axel 143

 Canto, schäfer 309
 Carl XVI Gustaf 106, 305, 334f
 Carlander, Lars 257, 270
 Carlgren, Matts 334
 Cassel, Gunnar 22f
 Cervell, Frank 153, 171,
 198, 301
 Charleville, Jahn 298
 Charlie, pianist 123
 Christell, Einar 228f
 Christensen, Sven 21
 Christina, prinsessa 277, 305
 Christianson, Åke 327f, 338
 Clason, Peder 141
 Clementson, Rolf 147, 315
 Churchill, Winston 15
 Criscione, Basilo 324
 Crona, Fritz 42f, 75, 257
 Czajkowski, Lech 340

 Dahlbeck-Lampell, Eva 114f
 Dahlén, Evert 330
 Danielsson, Bengt 172
 Dansk, Lennart 183, 185
 Davidsson, Ingvar 187
 De Havilland, Geoffrey 122
 Dellborg, Stig 172
 Douhet, Giulio 35

Dyrssen, Gerry 129

 Egnell, Sten 303f
 Eklund, Gunnar 323
 Eliasch, Harald 275
 Elisabeth, drottning 174
 Ellsén, Jarl 195
 Elmgren, Gunnar 309
 Enderlein, Olof 53
 Engelbrecht, Ulf 278
 Englund, Lars-Erik 173, 315
 Engwall, Jacob 195
 Ericson, Torgny 331
 Ericsson, Esse 98
 Erlandsson, Lena 114
 Erlandsson, Sture 114, 138f

 Fagerholm, Lars-Erik 243
 Fahlén, Marika 289
 Falk, Greger 226f
 Fogde, Per-Olof 17, 187,
 215, 242
 Flodin, Sten 44f
 Florman, Gösta 48, 55
 Fransson, Bo 171
 Franzén, Lennart 237, 249
 Friberg, Hans 41
 Friedman, Jan 298
 Frodelius, Lars-Erik 243
 Frykholm, Arne 79, 318f
 Fryklund, Bengt 94f

 Gabrielsson, Lars 182
 Gedda, Gude 209
 de Geer, Lars-Erik 331f
 Gellermark, Owe 322f
 Gellner, Bengt 141
 Gernandt, Anders 93
 Gin, cocker spaniel 86f,
 91f, 141

Gontard, Jean-Pierre 281f
Grenhagen, Claes 220
Gruwer, Bo 245
Grönberg, Claes 237f
Gustaf V 116
Gustaf VI Adolf 72f, 225f
Gustavsson, Kurt 245
Gustavsson, Åke 315
Gärdin, Gösta 324

Haage, Stig 138, 216
Haglund, Per 242
Hagman, Hans-Erik 172
Hamilton, Guy 211f
Hamilton, Mac 120f, 139, 151
Hanson, Holger 70f
Hasselström, Anders 305f
Heaviside, Oliver 22
Hedberg, Björn 20, 297, 302
von Heland, Erik 200
von Heland, Hans 123
Hellberg, Anders 329, 332
Hellström, Bo 243, 335
Hellström, Einar 144f, 190
Helmer, Ragnar 115
Hemberg, Dag 172
Henning, Niklas 311
Herman, Sture 161, 172f, 187
Hirsch, Ulla 190
Hirsch, skolgosse 41
Hjelmqvist, Erik 264
Hjelmqvist, Ulf 264
Hjort, Christer 245
Holländer, Pierre 245
Holm, Tryggve 226
Holmberg, Yngve 266
Holmqvist, "HQT" 301
Holmqvist, Peter 308
Hornwall, Carl-Otto 234f
Håkansson, Kicki 139

Hägg, Sture 55
Hägglöf, Gösta 136, 138
Högstadius, Håkan 244

Iacobi, Ian 260f
Ingvar, David 197f, 201
Ivarsson, Leni 309
Ivarsson, Tommy 320

Jarflod, Ragnar 243
Janson, Rolf 167
Jansson, Åke 309
Johansson, Bertil 243
Johansson, Dagny 232, 252
Johansson, Ingemar 205
Johansson, Ulf 245
Johnsson, Bertil 226
Johnsson, Sigge 84
Juel, Inger 110f, 114, 118,
127f, 167f
Juel, Karin 167
Jung, Arne 237
Järegård, Ernst-Hugo 340
Jörle, Anders 329, 332

Kalimaa, Martti 148, 150
Kar de Mumma 115
Karl XII 186
Karlsson, Karl-Erik 79
Karlström, Erik 107f
Karlström, Monika 107
Kilén, Lars 234, 241
Killander, Ernst 72
Kindberg, Nils 298f
Kirkegaard, Christer 202f, 260
Kisse, i baren 179f, 314
Kitty, dotter 248, 297
Kjellson, Henry 13, 28
Kjellson, Ingvar 13f
Kjellson, Tina 13

Knutsson, Olle 215
 Kottulinsky, Susanne 311
 Kyulenstierna, Stig 323
 Källström, Ulla 227

 Lager, Carl 9
 Lagerwall, Bertil 298
 Lake, Harald 231
 Landare, Artur 235
 Lampell, Sven 17, 113f, 163f,
 174f, 242, 296
 Lampell, Thomas 115
 Larsson, Lars Johan 97
 Larsson, Olle 23f, 112
 Laurell, Dan 247
 Laurell, Lars 147
 Liander, Peter 337
 Lidbeck, Ingmar 269
 Liechtenstein, Ferdinand 56
 Liechtenstein, Hanno 169
 Lilian, prinsessa 277, 303, 334
 Lilliecreutz, Per 56, 124
 Lindemalm, Åke 197, 272
 Linderöth, Arne 137
 Lindahl, Knut 58f, 82f, 86, 90
 Lindblom, Gertrud 158f, 197
 Lindén, Peter 309f
 Lindgren, Anette 309
 Lindgren, Mona 309
 Lindgren, Stig 309
 Lindgren, Sune 325, 327
 Lindqvist, Gunnar 191,
 193, 321
 Lindqvist, Maria 309
 Lindström, Ulf 312
 Ljungdahl, Axel 57, 81, 108,
 134f, 143, 157f, 254
 Ljungdahl, Rut 57
 Loveline, häst 115
 Lundberg, Bo 52f

Löfberg, Ove 147, 260
 Lönnberg, Åke 255f, 270
 Lönnbom, Bengt 321
 Löwgren, Björn 245

 MacArthur, Douglas 126
 Magnusson, Åke 183
 Mangård, Åke 79
 Margaret, prinsessa 125
 Margrethe, drottning 303
 Mohlin, Anders 308
 Moore, Bob 154
 Müller-Hansen, Christian 245
 Müller-Hansen, Ove 17
 Månhammar, Helena 313
 Mårtenson, Jan 303f
 Mårtensson, Gunnar 206

 Neij, Hans 301
 Newman, Bela 123f
 Nguema, Francisco Macias
 280, 294f
 Nicole, barflicka 286
 Nicolin, Curt 73, 233f
 Nilsson, Bengt Herman 170
 Nilsson-Colbin, Gert Olof 241f
 Nilsson, "Herrar" 124
 Nilsson, Klerren 79f, 82, 86
 Nilsson, Nils-Arne 259
 Nilsson, Per Ove 169f,
 179, 184
 Nobile, Umberto 228
 Nonny, dotter 248, 297
 Nordenskiöld, Bengt G:son
 15f, 30f, 42, 44, 50f, 74, 121,
 131f, 136f, 143, 156f, 213,
 228f, 231, 250, 301, 322
 Nordenskiöld-Björkman Brita
 56f, 168f, 259, 275, 278

- Nordenskiöld, Claes-Henrik
 46, 51, 54f, 57
 Nordenskiöld, Sten 322
 Nordling, Tore 212
 Nordquist, Svante 27f, 50,
 82, 106
 Nordström, Sten 277f
 Norén, Stig 192, 251, 260
 Norlin, Tord 295f
 Norman, Arne 86, 121
 Norrvi, Yngve 301
 Nygren, Erik 278, 325f
 Nygren, Varg-Olle 184
 Nyrop, Hjalmar 91
 Nåsell, Bo 172
- Ojukwu, Odumegwu 289
 Olander, Lennart 298
 Olausson, Lars 241
 Olemyr Per-Olof 161, 172f,
 180, 185f, 188, 322
 Olemyr, Yvonne 185
 Olow, Bengt 214, 233
 Olson, Sven-Olof 17, 188, 198,
 310, 333f, 338
 Olson, Yvonne 333
 Olsson, Einar 111f
 Olsson, Ethel 112
 Olsson, Leif 338
 Olsson, Marita 112
 Olsson, Olle, bartender 123
 Olsson, Olle, kommissarie
 184f
 Olsson, Stellan 187
 Oterdahl, Jan 126, 129
- Palme, Olof 265
 Patterson, Floyd 205
 Pepé, polis 287
 Persson, Edvard 110
- Persson, John 15, 297
 Persson, Per-Axel 102
 Persson, Tore 318f
 Peterson, Lennart 158,
 163f, 184
 Pettersson, Lars-Olof 315
 Pettersson, Moody 161
 Pettersson, Sven 134, 165, 206
 Pontén, Gunilla 168
 von Porat, Gösta 117f
 Rahm, Carl 143
 Rahm, Karl-Erik 75
 Rapp, Gudmund 21, 49
 Rapp, Torsten 225
 Rastland, Bertil 189
 Renström, Bengt Manfred
 161, 171
 Ridenfeldt, Alf 45
 Ripa, Folke 152
 Ringholm, Bosse 315
 Robach, Sven 175
 Rolf, Ernst 130
 Rolf, Lars 130
 von Rosen, Carl-Gustaf 278f
 von Rosen, Eric 298
 Rosén, Lena 309
 Rosie, dotter 248, 297
 Rossander, Gert 270
 Rudberg, Per 334
 Rydström, Sten 87
- Salén, Sven 250
 Sahlin, Helge 322f
 Sandlin, Tommy 308
 Sandström, Lena 309
 Schweitzer, Albert 291f
 Schyberg, Birger 151
 Schönbeck, Lennart 213
 Serrano, Rosita 125
 Seth, Gösta 149

Sibylla, prinsessa 277
 Siggelkow, Knut 21f
 Sjöberg, Anders 336
 Sjöholm, Rolf 208, 264
 Skoghagen, Owe 172
 Sköld, Per-Edvin 322
 Slavik, Rudolph 126f
 Sohlman, Rolf 298
 Sondén, Sven 15
 Spångberg, Erik 215
 Steen, Göran 256, 269, 271f
 Stenberg, Dick 173, 307, 310,
 316, 320, 325f, 333
 Stenfeldt, Bert 245f
 Stenfeldt, Maj-Britt 246
 Stenfeldt, Ulf 246
 Steninger, Olle 58f
 Stieberth, Bertil 69
 Stjernswärd, Lily 179
 Stroh, Olof 296
 Stålhandske, Thomas 142, 148f
 Sundberg, Ulf 218
 Sundén, Åke 209
 Svartengren, Rolf 190f
 Svedberg, "Lappen" 161, 172
 Swedenborg, Waldemar 323
 Swedengard, Valter 21
 Söderberg, Nils 52f
 Söderhielm, Christer 197
 Söderlund, Jotte 213

Tamm, Sune 195
 Taylor, Doris 302
 Taylor, John 302
 Telli, Diallo 288f
 Theorin, Maj-Britt 315
 Thérèse, dotter 127
 Thunborg, Anders 319
 Thofelt, Sven 257, 324
 Thors, Ulf 308

Thulin, Enoch 91, 298
 Tidblad, Inga 115
 Tode, Göran 239
 Tonic, cocker spaniel 86
 Torell, Carl-Gustaf 104
 Torselius, Jan-Henrik 300
 Tubman, William 191
 Tygård, Björn 303
 Törnqvist, skräddare 33

Ugglå, Sven 136f, 140
 af Uhr, Jan 37
 af Uhr, Paulus 82
 Unell, Gunnar 140

Wachtmeister, Ian 136
 Wachtmeister, Kerstin 279
 Wachtmeister, Nils 278f, 323
 Wagner, Wilhelm 131
 Wallenberg, Marc 72
 Wallenberg, Marcus 72
 Wallenberg, Marianne 72
 Wallenberg, Peter 72, 233
 Wechselman, Maj 315
 de Verdier, Maurice 78
 Wersäll, Göran 130
 Westerdahl, Lennart 246
 Westergren, Håkan 114
 Westerlund, Anders 17, 42, 90,
 173, 257
 Westring, Gustaf Adolf 158
 Victor, portier 127
 Victoria, kronprinsessa 303
 Widmark, Per-Johan 165, 172,
 177, 185
 Wiedesham-Paul 115
 Wiktorin, Owe 252
 Wilander, Ingemar 37, 49, 51,
 98, 102, 107, 109
 Villalain, Luis 324

Winblad, Yngve 317
Winguist, John 138
Winther, Jan 15, 63, 78
Wirénius, Gunnel 297f, 301
Vossman, Olle 245
Wrede, Fabian 100f, 110
Wärgården, Nils 291

Yeager, Chuck 218

Åsberg, Sven 334
Åhlén, Astor 281
Åhman, Inger 168
Åhström, Christer 244, 323
Åkerlind, Bengt 104f
Åström, Tage 125

Örtqvist, Stefan 245